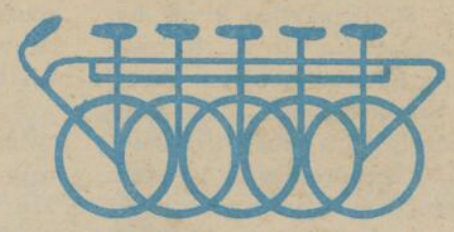
3383
CON

Cyclisme urbain et transport des personnes

vers une ville nouvelle



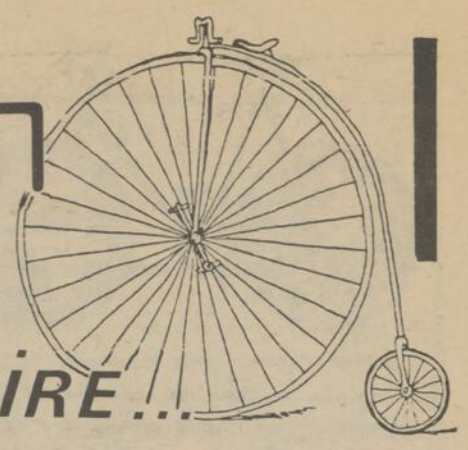
montréal; mal en pire p.3

cyclo-féminisme p.7

course au désarmement p.10

english section inside

MUNICIPALE 1982 — ELECTION



VAISON avec des gants de boxe !

LE RCM serait plus crédible pour les remplacer. Leur programme est établi depuis longtemps et il semble plus complet que celui du GAM, du point de vue "social". Mais il ne faut pas se leurrer: Ca peut changer!... l'opposition au pouvoir: va t'il y avoir métamorphose? Souvenez-vous du Parti Québécois (LE Parti des Québécois!) d'avant 1976 et regardez le Parti Québécois de 1982... Ca fait frissonner.

Non, le lendemain de cette élection ne sera pas jour de repos au Monde à Bicyclette. Même avec un parti de l'opposition au pouvoir, il faudrait être aussi vigilant que toujours.

Alors, qu'est-ce qu'on fait à l'élection de novembre? On vote ou on annule?

Annuler ne serait pas à conseiller. Trop de citoyens encore, ont une confiance aveugle dans le Parti Civique. Une annulation renforce un vote au Parti Civique. Le mieux est de voter pour une des oppositions: c'est la seule fois qu'on a notre mot à dire au niveau municipal.

Il faut que le pouvoir municipal change de main si on ne veut pas tomber dans 30 ans de mégalomanie aiguë. Rien qu'à étudier les nouveaux projets de pistes cyclables, sous l'administration Drapeau, on se rend compte qu'ils sont à des prix inutilement élevés... à moins de mettre Montréal sur la carte internationale... cyclable!

Ceci dit, bonne chance avec votre réparation aux gants de boxe ■

Jacques Brouillette

Pistes cyclables

MONTREAL, DE MAL EN PIRE...

Lors de mon dernier article, dans le journal printemps 82, j'annonçais trés peu de progrès au sujet des aménagements cyclables dans la région de Montréal, et plus particulièrement dans la ville de Montréal. Après un merveilleux printemps à rouler en vélo vers Vancouver, et un sublime été à voyager sur la west coast et à bicycler au Québec, je reviens à Montréal pour m'apercevoir que sur les projets annoncés, trés peu ont été réalisés.

Que s'est-il passé cet été? Est-ce que le Monde à Bicyclette a failli à sa tâche première, celle de faire des pressions? Est-ce que les cyclistes sont devenus amorphes au point de ne plus réclamer publiquement et fortement le minimum de sécurité que nous procure le fait de rouler sur des voies cyclables? Ces questions nous nous devons de nous les poser, vu les piètres résultats de cette année.

SUR LE BORD DE L'EAU : FACILE!
L'AXE NORD-SUD : VOLONTÉ POLITIQUE!

Alors que le service des sports et loisirs de la Ville de Montréal (remarquez que la présente administration municipale relègue encore la bicyclette aux Sports et loisirs et non aux transports, ce qui est trés révélateur de son état d'esprit) nous promettait la fin des travaux, pour cet été, de la piste sur les abords du boulevard Gouin, au nord de la ville, une partie seulement a été réalisée, soit entre la rue Norwood et le pont Lachapelle (pont de Cartierville). Selon M.Parent, directeur du service des sports et loisirs de Montréal, ce tronçon sera terminé en totalité pour l'été prochain. Fait à remarquer: ça fait 2 ans que je travaille sur le dossier des pistes cyclables, ça fait 2 ans que j'entends cette promesse.

Du côté du sud-ouest, le lien entre la piste du canal Lachine et celle de l'Aqueduc n'était terminé qu'en partie au moment d'aller sous presse. La piste qui part du canal de l'Aqueduc en passant sous l'autoroute 10 est complétée. Mais la bande cyclable, qui devait la relier au canal Lachine (soit la partie la plus simple) n'était même pas encore faite à la fin septembre. L'autre bout de piste, soit le lien entre le canal Lachine et le parc G.E. Cartier dans St-Henri, un "gros" 100 m, ne fut même pas entrepris. Bref la ville de Montréal a vraiment redoublé d'effort cet été, pour ralentir l'élan cycliste au niveau des aménagements cyclables.

Au sujet de l'ile Notre-Dame (le lien rive nord-rive sud), la ville était prête cet été à faire son bout, au coût de 20 000 $ (financé aux 3/4 par Québec), mais comme vous le savez ça bloquait du côté de Parc Canada et delavoie maritime. Les fonctionnaires de la voie maritime avaient peur que les cyclistes se jettent dans les écluses de St-Lambert s'ils/elles passaient par cet endroit, solution temporaire mais qui donnerait l'occasion de traverser le fleuve par nos moyens et en toute sécurité. Les fonctionnaires ne voulant pas de ces cyclistes suicidaires, ont opté pour mettre sur pied, rapido presto, la solution permanente, soit une piste cyclable qui passerait loin des écluses, sous le pont Victoria. Un remblayage doit être effectué au préalable et le bout de la piste reviendrait à $ 325,000.

Surprise!!! Parc Canada n'a pas les fonds. Donc, si les budgets sont accordés nous aurons peut-être le "privilège" de traverser le fleuve sans mettre notre vie en danger à la fin de l'été prochain au plus tôt.Un travail de lobbying est donc à faire auprès du président du conseil du trésor, gouvernement fédéral, et des députés de St-Jacques (rive nord) et de Laprairie (rive sud) au fédéral.

Tout de même, deux points sont positifs cette année: Pierrefonds qui termine sa partie du tour de l'île et St-Léonard qui se dote d'un réseau intégré de voies cyclables dans sa partie nord après avoir fait des consultations publiques. Pistes, bandes cyclables et voies partagées devraient relier les parcs, bibliothèques, écoles et centres communautaires du nord de cette ville pour le 3 octobre 82. C'est exactement ce que le MAB demande, à moyen terme, pour l'ensemble de la région de Montréal. C'est un fameux pas dans la bonne direction , en autant que ce réseau soit intégré à un réseau plus grand, communiquant avec les villes environnantes. A ce moment on pourra dire que la bicyclette est vrai-

suite à la page 4

TÉLÉSERVICE
en semaine à 18h30

100.000
s'en servent déjà...
et vous ?

L'autre télévision Radio Québec

THE BRIDGE SOLUTION

Annette Henriks

There is no legal and safe way to cross the St. Lawrence River by bicycle, except via Ile St. Therese during the summer months. As a resident of the South Shore who uses a bicycle as a means of transportation, I deplore having to risk my life everyday bicycling to Montreal over the Jacques Cartier Bridge.

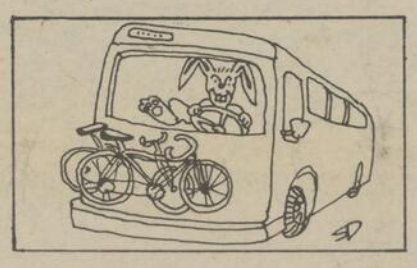
For those unfamiliar with bicycling across the Jacques Cartier Bridge - let me enlighten you. Any number of obstacles can be met along the way, and on some days all may be encountered — if the 'no bicycles allowed' sign does not deter you as you approach the bridge from Riverside, and you make it to the sidewalk a little dizzy from the exhaust fumes - you are on your way. Unless the east sidewalk of the bridge is closed on that particular day, then you will have to cross to the west side. During rush hour it is possible to stop traffic. If stopping traffic makes you nervous, you can always give up, leave your bike at the Metro and use the public transportation system. Should you be someone who never gives up, and you manage to dodge or stop traffic without being mowed down by a car, the rest of the trip is anti-climatic. The worst to be encountered is; work crews blocking the way, piles of wood, open man holes, a sand storm from the sand blasting, pedestrians, oncoming bicyclists and bridge joints so wide apart they are traps for bicycle wheels. When you arrive at the north side of the bridge, do not let the feeling of pride and the realization of "what have I got myself into!" throw you into despair, especially when you realize you have no other choice but to make the same trip back. Don't give up, there is hope for the future and there is something you can do about it.

Everyone is affected by this situation. People living on the South Shore are prevented from enjoyin the excellent biking facilities along the Lachine Canal. Montreal residents cannot easily take advantage of rural biking on the South Shore or enjoy a swim at Cote St. Catherine beach before returning home.

What are the alternatives? A bridge could be built to connect Nun's Island to Verdun, Metro service could be extended, racks could be attached to the buses crossing the bridges, there could be a bridge shuttle service for bicyclists, Ile Notre Dame could be opened to bicyclists and space could be allocated for bicyclists on bridges by attaching specially built bicycle paths to the bridges.

According to Parks Canada the only thing stopping the opening of Ile Notre Dame is the Harbours Commission which fears bicyclist would interfere with its operations. A solution has been found whereby a bypass bridge from Ile Notre Dame to the South Shore could be built. The plans have been drawn up and the only reason for delay is money. However, financing could be done through a government sponsored employment program. Public elected officials will have the final say and the only way they will know what the population wants is by being told.

Bicycle racks could easily be attached to the buses at a cost of $2,000 each; they are already being used in San Diego, Seattle, Lincoln, Nebraska and other american cities. This is a comparatively inexpensive and acceptable solution. A shuttle service would involve having trucks waiting at either end of the bridges and the Hippolyte Lafontaine Tunnel, to transport bicyclists across the river.



Extended metro service would allow bicyclists to bring their bicycles on the Longueuil metro seven days a week, (except during peak hours), instead of weekends only.

A bridge between Nun's Island and Verdun would be a fairly easy link between the Seaway bicycle path and the Lachine Canal bicycle path system.

Bicycling as a means of transportation and recreation is on the increase. There are many who use their bicycles during the entire year. It is not inconceivable that in the near future, there could be facilities for bicycles on the existing bridges as a plausible alternative to building more bridges for automobiles.

There are alternatives, and the situation is not hopeless. Furthermore, most of the solutions are comparatively inexpensive to implement and ultimately beneficial to all.

Contents

International Notes	4
Lachine Canal Bicycle Path: unsafe for women?	7
Poems and Fantasies	8
Joseph Adler Responds	20

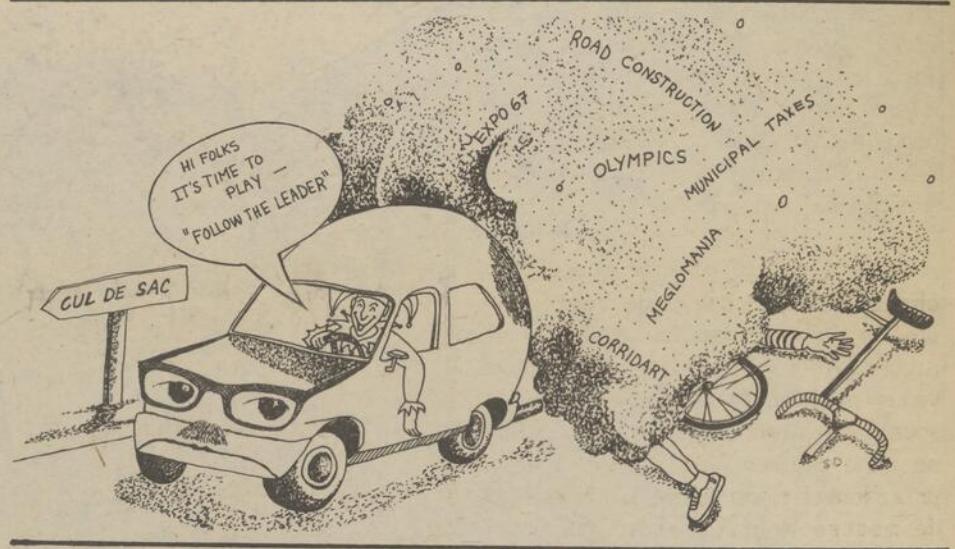
1982 — ELECTION

OU COMMENT RÉPARER UNE CRE

Il est très difficile de pouvoir s'orienter en cette atmosphère préélectorale. Bien peu de choses ont été dites, sinon que c'est avec euphorie, calme, certitude ou regret qu'on apprenait la canditature de M. Drapeau à la mairie. Je dois vous avouer qu'il doit y avoir des gens plus informés sur le sujet que moi. Ce qui m'a poussé à écrire cet article n'est pas ma contribution à l'information mais, plutôt laprise de conscience de l'importance de cette élection .

Je peux, quand même, vous situer face aux politiques pour les cyclistes de chacun des principaux partis: Le Parti Civique, le GAM (Groupe d'Action Municipale) et le RCM (Rassemblement des Citoyens de Montréal).

Le Parti Civique a été aux commandes de Montréal pendant plus de 20 ans. Bref... c'est un vieux parti avec de vieilles idées! En ce qui nous concerne, il y a peu a dire, sinon que l'on nous renvoie toujours aux mêmes subalternes qui nous promettent toujours la même chose d'année en année. Même s'il y avait des promesses envers les cyclistes, cela ne changerait rien à leur mentalité autocratique. Il est temps que les conseillers du Parti Civique touchent leurs chèques de pension et laissent la place à de nouvelles idées, de nouvelles énergies... Mais qui?



Avec l'arrivée de M. Vignola, Le GAM a entrepris de mettre son programme à jour. C'est pourquoi plusieurs groupes populaires furent convoqués, dernièrement, pour exposer leurs points de vue. Le Monde à Bicyclette était présent et a soit disant exposé ses opinions (Voir l'article: Rencontre avec le GAM). Il ne reste plus qu'à attendre et voir ce qu'ils feront de toute cette information. Il y a déjà longtemps que le Monde à Bicyclette a rencontré les représentants du RCM. Je ne connais pas les détails de cette rencontre. Je sais, par contre, que le RCM a toujours appuyé nos revendications (dans toute leur intégrité) dans leur programme.

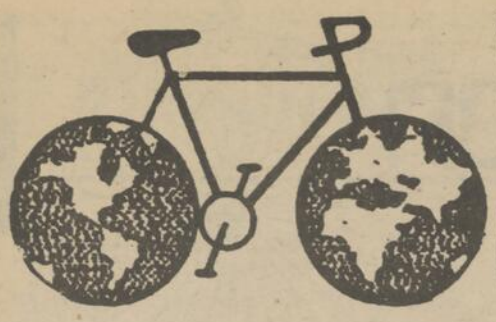
Voilà le petit tour d'horizon que l'on peut tirer, en ce moment, sur le programme de chacun des partis. Pour avoir plus de détails, il aurait fallu beacoup de "lobbying" et de rencontre... et le temps me manquait.

Une chose est sûre en ce qui nous concerne, si on veut avoir de nouveaux espoirs et de nouvelles chances de discuter des problèmes du vélo-quotidien à Montréal, il faut que l'administration Drapeau disparaisse.

Vient encore la question: "Par qui les remplacer?"

Sommaire

Pistes cyclables en 82-83	3
Notes internationales	4
Rencontre avec le GAM	
Des luttes et de rires cyclistes	5
Une étrange maladie	6
Agressions sur le canal Lachine	7
Poèmes et fantaisies	8
Non au "Cruise"	
Clinique de mécanique	9
Pour une course au désarmement	10
New York, 12 juin	12
Vélo métro	
Sommet Populaire	13
Vol de vélo	14
Cyclisme hivernal	16
Les vélos parlent-ils la même langue?	
Déficit gouvernemental de l'auto	17
Coup de téléphone à la CTCUM	18



Le Monde à Bicyclette

NOTES INTERNATIONALES — INTERNATIONAL NOTES

ATHENS: PRIVATE CARS BANNED

The Toronto Globe and Mail of September 17 informs us: "Private cars and trucks have been banned in downtown Athens for two and a half hours every day in an attempt to free the Greek capital from a poisonous cloud caused by pollution. The ban from 7 a.m. to 9.30 a.m. was introduced on September 15 and will continue until November, when it will be increased to about 12 hours daily and cars will be allowed entry only on alternative days. The measure has drawn complaints from trade and shopkeepers' associations that it will badly affect business. The government may extend the measure outside the centre of the capital".

When will a Montreal government ban cars from entering downtown to protect us from a poisonous cloud caused by auto exhausts?

LONDON ENGLAND

Don Matthew, full-time bicycle campaigner for Friends of the Earth in England writes: "The left-wing Labour administration in London (which has been forbidden by a Superiour Court to reduce bus and subway fares in the capital) is doing fantastic things on cycling. 13 full-time personnel on bicycle planning! Two million pound annual budget! Things should be appearing on the ground by 1984."

NEW YORK: CYLISTS VICTORY ON BROOKLYN BRIDGE

The Brooklyn Bridge crosses the East River in New York City and connects Brooklyn to Manhattan. Hundreds of thousands of people live and work on either side.

The hundred year old historic bridge is being reconstructed. Transportation Alternatives, the bicycle rights advocates of New York - their Monde à Bicyclette - has successfully pressured the New York City Department of Transportation into considering the needs of bicyclists in the reconstruction plans. The two sets of stairways on the existing pedestrian and bicyclists' sidewalk will be ramped over. This will eliminate the need for cyclists to get off their bicycles and will enable police to patrol on motorscooters to prevent muggings. A temporary walkway will be provided while the reconstruction work is in progress.

Photo Claire Morissette

PARIS, FRANCE: ENFIN, DE L'ESPACE

Quand des membres du "Monde à Bicyclette" et de "Vélo Québec" allèrent à Paris l'an dernier pour un stage de OFQJ. Nous découvrimes une ville où il était très difficile d'utiliser une bicyclette; beaucoup plus qu'à Montréal. Il n'y avait que très peu de pistes cyclables, et l'automobile était omniprésente.

Mais, même à Paris les cyclistes commencent à avoir leur place dans la rue! La Ville de Paris est en train d'installer 100 kilomêtres de pistes en 1982, et 30 kilometres avaient déjà été construits en août.

Mais nos alliés français, la Fédération des Usagers de la Bicyclette et l'Association des Usagers des Transports et de la Rue, trouvent que ces pistes sont inadéquates. Ces deux groupes décrivent le réseau comme étant "à rabais", et les autorités peuvent dire: "Nous avons faits notre part pour les cyclistes."

ATHENES: LES AUTOMOBILES SONT BANNIES

Le journal de Toronto Globe and Mail rapportait le 17 Septembre: "Les auto privées et les camions ont été bannis du centre-ville d'Athènes pour deux heures et demi chaque jour, dans l'espoir libérer la ville de son nuage empoisonné causé par la pollution. Cette interdiction, de 7 a.m. à 9.30 a.m., fut introduite le 15 septembre et continuera jusqu'en novembre, alors qu'elle sera portée à 12 heures par jour, et que les automobiles ne seront permises qu'à tous les deux jours. Malgré que cette mesure a suscité des plaintes d'associations de marchands et commerçants, lesquels disent qu'elle affectera négativement les affaires, le gouvernement pense à agrandir cette zone d'interdiction."

Quand pouvons-nous espérer voir le gouvernement de la Ville de Montréal faire une chose pareille, pour NOUS protéger?

ROME: 7,000 CYCLISTES FONT UNE DEMONSTRATION

Samedi, le 10 juillet, 7,000 cyclistes italiens pédalaient ensemble sur une distance de 5 kilomêtres dans les rues du centre de Rome. Le thème principal de leur démonstration était "Rome, une ville sur deux roues".

Pistes suite de la Page 3

taires soit le lien avec la rive-sud (île Notre-Dame), l'axe est-ouest sur Rachel et l'axe nord-sud sur Drolet. Je tiens à vous mettre tout de suite en garde contre une promesse électorale qui sera faite par l'administration Drapeau-Lamarre, aussitôt que le budget d'opération de la ville sera voté, au prochain conseil lundi 25 octobre. C'est l'axe nord-sud sur Christophe-Colomb (un vrai poisson d'avril), projet mégalomane, au coût exorbitant de $ 2 millions.

La partie entre Gouin et Descarrières (la moitié ou environ $ 1 million) sera promise pour 83, mais ce n'est pas autre chose qu'un ballon électoral pour amadouer cette force grandissante que sont les cyclistes. Rappelez-vous que l'année dernière Québec ne disposait que de $ 600,000 pour les facilités cyclables pour l'ensemble de la province.

Or avec ce "stade olympique" des pistes cyclables on engloutirait tout le budget de la province (Québec subventionne les 2/3 ou les 3/4 du coût total d'une piste) dans une seule et unique piste à Montréal entre Gouin et Descarrières, sur une distance de 16 km. Alors que le Monde à Bicyclette et Vélo-Québec prônent depuis des années un axe nord-sud beaucoup plus logique sur Drolet au coût dérisoire de $ 200,000 pour 32 km, soit 10 fois moins cher que celle que nous proposent nos fous du stade, les Drapeau et Lamarre.

N'oubliez pas que nous sommes en période électorale, et qu'il nous faut être trés vigilant face aux promesses d'un parti en regardant ce qu'ils ont fait dans le passé dans ce domaine du transport. Vérifiez si cela est cohérent avec ce qu'ils promettent ainsi qu'avec leur programme de parti s'ils en possèdent un.

Ce qu'il vous reste à faire après ou avant cet exercice de "démocratie", qui ne revient que tous les 4 ou 5 ans (d'ou l'importance de ne pas manquer le bateau) est de vous joindre à un groupe de cyclistes pour exprimer votre désaccord face aux politiques actuelles et d'expliquer vos attentes.

Participez aux assemblées publiques et téléphonez aux fonctionnaires et aux diverses personnes travaillant sur des comités de pistes cyclables de votre municipalité.

L'automne sera bon et chaud pour les cyclistes en autant qu'on se bouge le ... pour que la vélorution avance.

PISTES

Futurs axes nord-sud et est-ouest, etc: Ville de Montréal ou le comité des pistes cyclables. Yvon Lamarre: 872-2955. Marcel Parent: 725-9801.
Futur accès à la rive-sud via l'île Notre-Dame, Voie Maritime du St-Laurent. Parc Canada et les députés fédéraux. Henri Hubert: 658-0681. Donald Johnston: 937-9351. Jacques Guilbault: 932-4307. Pierre Deniger: 462-0860.

PONTS ET TROTTOIRS

Jacques Cartier. Vélo-Québec. Françoix Marcil: 374-4700.

COMMISSIONS DE TRANSPORT

Accès à l'extérieur de l'île de Montréal grâce à des supports vélobus.

CTCUM: Laurence Hannigan 877-6300

CTRSM: Pierre Mollini 694-4920
CTL: Louis Lachapelle 688-6420

A VELO NOUS RECYCLERONS MONTREAL

Yves Du Sablon.

RENCONTRE AVEC LE GROUPE D'ACTION MUNICIPALE (GAM)

Jacques Brouillette

Mardi, le 21 septembre dernier, le Monde à Bicyclette a été invité à une soirée organisée par le G.A.M. (Groupe d'action Municipale). Il y eut de vives discussions afin de savoir si on y allait et qu'est-ce que l'on y dirait.

Finalement, Bob Silverman et moi sommes allés à cette rencontre. Dès que je mis les pieds dans la salle de réunion, je sentis un froid interne grossir subitement. Je m'attendais à une table ronde ou le GAM et les groupes invités auraient pu discuter ensemble dans une atmosphère chaleureuse... Erreur!

C'était une grande salle avec une grande table à l'avant ou M. Vignola et ses collègues siègeaient... On aurait dit une salle de la cours municipale!

Les groupes sociaux étaient assis çà et là dans la salle et passaient tour à tour à une table, à droite de la grande table, exposer leurs points de vue... ça sentait la bureaucratie à plein nez!

Les groupes ont fait d'excellents exposés des problèmes auxquels ils s'occupent: loisir, logement, transport, commerce-industrie... Quand notre tour de parler est arrivé, j'avais une question à poser à M. Vignola: "Que connaissez-vous du Monde à Bicyclette et de la condition des cyclistes à Montréal?" Sans tarder, il m'a répondu: "C'est vous les connaisseurs!" Il venait de mettre les points sur les "i".

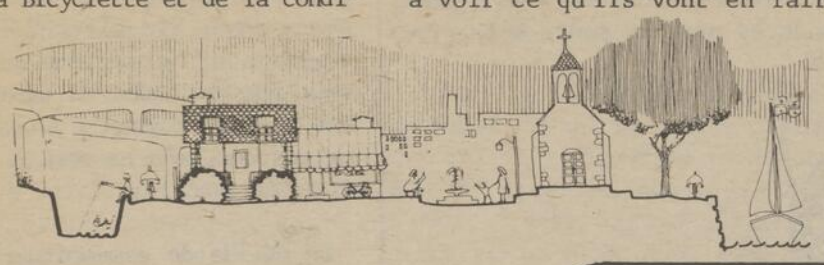
Ni M. Vignola, ni ses collègues n'étaient intéressés à savoir le quoi, qui, comment et pourquoi du Monde à Bicyclette?... Non, non, non... Donnez-nous seulement vos revendications principales... pistes cyclables et stationnements sécuritaires pour vélos... Oui, oui, oui, on va mettre tout ca dans notre programme... Et mille mercis!

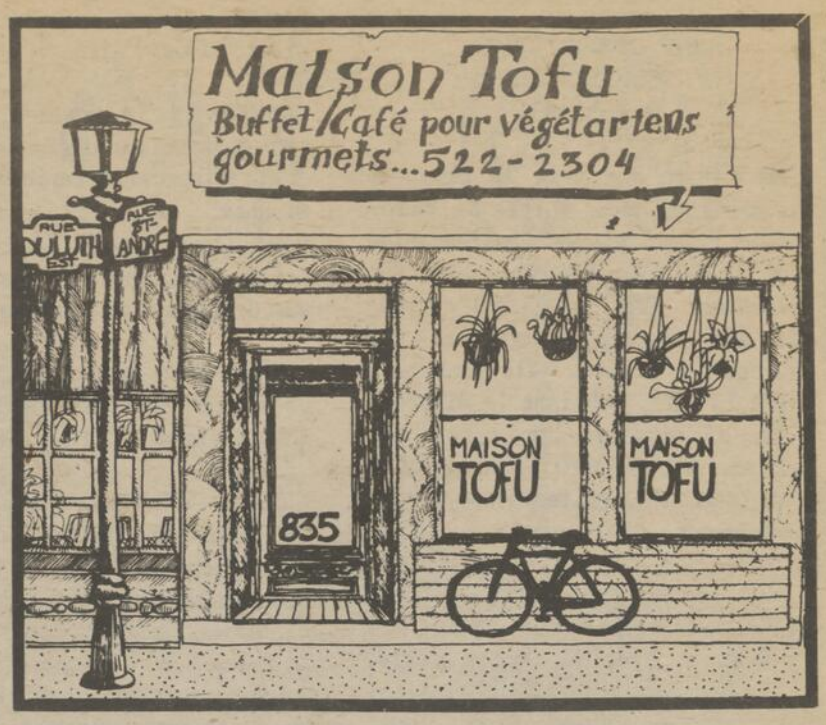
C'est à se demander si, une fois élus, ils nous construiraient des pistes le long des autoroutes?

Ils nous promettent des audiences publiques... Nous écouteraient-ils?... Nous ont-ils écouté?... La discussion était déjà orientée avant notre arrivée.

Et nous! Qu'avons-nous fait? Et bien, on leur a donné l'information au lieu de s'en retourner chez nous et de revenir seulement quand ils seraient prêts à vraiment nous écouter: le quoi, le qui, le comment et surtout, le pourquoi du Monde à Bicyclette. Nous leur avons donné l'information qu'ils auraient bien pu avoir ailleurs.

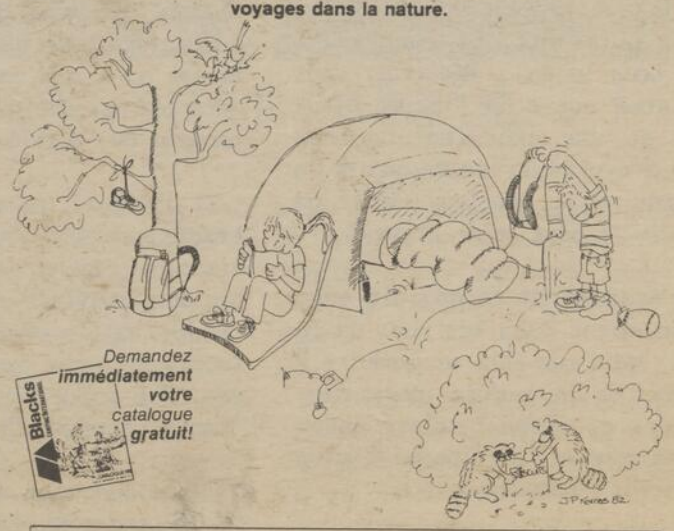
Néanmoins, ils l'ont l'information qu'ils voulaient maintenant. Reste à voir ce qu'ils vont en faire?





Blacks
CAMPING INTERNATIONAL

UNE GAMME COMPLÈTE d'équipements et de vêtements pour harmoniser vos séjours ou voyages dans la nature.



Demandez immédiatement votre catalogue gratuit!

NOTRE VENTE BI-ANNUELLE AUTOMNE-HIVER 82
AURA LIEU JEUDI LE 28 OCTOBRE,
ET JEUDI LE 4 NOVEMBRE,
DE 18:00 à 21:00
La carte d'étudiant ou de membre de club sera demandée

Montréal:
3525, chemin de la Reine Marie
(intersection Gatineau)
TÉLÉPHONE: (514) 739-4451
H3V 1H9

Sainte Foy, Québec:
Complexe Centre Ville
2600 boul. Laurier
(intersection Jean DeQuen)
TÉLÉPHONE: (418) 658-2885
G1V 2L1

L'OEUVRE FASCINANT DE R.W. FASSBINDER

15 OCTOBRE AU 16 DÉCEMBRE
TOUS LES SOIRS à la séance de 9h30

Plusieurs de ces films sont présentés à Montréal pour la première fois. Tous les films sont présentés en version originale avec sous-titres anglais.

Vendredi et samedi 15-16 octobre
LE BOUC (KATZELMACHER) Hanna Schygulla, Lilith Ungerer

Dimanche, lundi et mardi 17-18-19 octobre
POURQUOI Mr. R. EST-IL ATTEINT DE FOLIE MEURTRIÈRE? (WARUM LÄUFT HERR R. AMOK?) Kurt Raab, Lilith Ungerer, Hanna Schygulla

Mercredi et jeudi 20-21 octobre
PRENEZ GARDE À LA SAINTE PUTAIN (WARNUNG VOR EINER HEILIGEN NUTTE) Lou Castel, Eddie Constantine, Hanna Schygulla

Vendredi et samedi 22-23 octobre
LES LARMES AMÈRES DE PETRA VON KANT (DIE BITTEREN TRÄNEN DER PETRA VON KANT) Margit Carstensen, Hanna Schygulla

Dimanche et lundi 24-25 octobre
LE MARCHAND DES QUATRE SAISONS (DER HÄNDLER DER VIER JAHRESZEITEN) Hans Hirschmüller, Irm Hermann, Hanna Schygulla

Mardi et mercredi 26-27 octobre
TOUS LES AUTRES S'APPELLENT ALI (ANGST ESSEN SEELE AUF) Brigitte Mira, El Hedi Ben Salem

Jeudi et vendredi 28-29 octobre
EFFI BRIEST (FONTANE EFFI BRIEST) Hanna Schygulla, Wolfgang Schenck

Samedi, dimanche et lundi 30-31 octobre 1 novembre
FOX ET SES AMIS (FAUSTRECHT DER FREIHEIT) Franz Biberkopf, Peter Chatel

Mardi et mercredi 2-3 novembre
LES DIEUX DE LA PESTE (GÖTTER DER PEST) Harry Baer, Hanna Schygulla, Margarethe von Trotta

Jeudi et vendredi 4-5 novembre
LE SOLDAT AMÉRICAIN (DER AMERIKANISCHE SOLDAT) Karl Scheydt, Elga Sorbas, Margarethe von Trotta

Samedi et dimanche 6-7 novembre
MAMAN KUSTERS S'EN VA AU CIEL (MUTTER KÜSTERS FÄHRT ZUM HIMMEL) Brigitte Mira, Karlheinz Böhm

Lundi, mardi et mercredi 8-9-10 novembre
ROULETTE CHINOISE (CHINESISCHES ROULETTE) Margit Carstensen, Andrea Schober, Anna Karina

Jeudi, vendredi, samedi et dimanche 11-12-13-14 novembre
LE RÔTI DE SATAN (SATANSBRATEN) Kurt Raab, Margit Carstensen

Lundi, mardi, mercredi et jeudi 15-16-17-18 novembre
DÉSESPOIR (KEINE REISE INS LICHT) Dirk Bogarde, Andrea Ferreol

Vendredi, samedi et dimanche 19-20-21 novembre
L'ALLEMAGNE EN AUTOMNE (DEUTSCHLAND IM HERBST) Armin Meier, Lilo Pempeit

Lundi, mardi, mercredi et jeudi 22-23-24-25 novembre
LE MARIAGE DE MARIA BRAUN (DIE EHE DER MARIA BRAUN) Hanna Schygulla, Klaus Löwitsch

Vendredi, samedi et dimanche 26-27-28 novembre
L'ANNÉE DES 13 LUNES (IN EINEM JAHR MIT 13 MONDEN) Volker Spengler, Ingrid Caven

Lundi et mardi 29-30 novembre
LA TROISIÈME GÉNÉRATION (DIE DRITTE GENERATION) Volker Spengler, Bulle Ogier, Hanna Schygulla

Du mercredi 1 au jeudi 9 décembre
LILI MARLEEN (LILI MARLEEN) Hanna Schygulla, Gian Carlo Giannini

Du vendredi 10 au jeudi 16 décembre
LOLA, UNE FEMME ALLEMANDE (LOLA) Barbara Sukowa, Armin Mueller Stahl

UN SEUL PRIX D'ENTRÉE
2,95$

Le New Yorker
5380 ST-LAURENT
276-9626
entre FAIRMOUNT et ST-VIATEUR

Manifestation

MANIF STATIONNEMENT

Commes les chiens, les cyclistes courent les poteaux de toutes sortes au centre ville. Mais ce n'est pas pour les mêmes raisons. Le stationnement sécuritaire pour vélo au centre ville est quasi inexistant sinon quelques bonnes oeuvres dans le domaine privé (UQAM, Place Ville Marie, Square Victoria). La quantité incroyable de stationnements automobiles qui dévorent l'espace et l'inexistance de stationnements municipaux pour vélo découlent d'une administration pro-automobile à la mairie.

Le Monde à Bicyclette organisait une "manif stationnement" le 1 juin dernier.

Le but était simple: sensibiliser la population qui travaille dans le centre-ville empilant une dizaine de vélo contre un lampadaire. Cette opération se fit sans problèmes puisqu'on avait aménagé un "rack" à vélo sur le lampadaire. Ce fut un succès: Beaucoup de passants prenaient le journal du Monde à Bicyclette et le tract explicatif de la manif. Ce dossier sera intéressant à suivre surtout en période d'élection municipale.

MANIF HOTEL DE VILLE

Nous nous excusons auprès des cyclistes qui étaient aux points de rendez-vous au CEGEP du Vieux Montréal et de l'université McGill. Pour une fois qu'une manif du Monde à Bicyclette partait à l'heure, elle est arrivée 30 minutes en avance aux deux points de rendez-vous. Les organisateurs à l'avant du groupe n'avaient pas de montre et les motards de la police arrêtaient la circulation pour nous laisser passer. Nous n'avions pas les moyens d'arrêter la manif aux rendez-vous.

Nous ne voulons plus que ces erreurs empêchent le bon déroulement des prochaines manifestations à venir.

SUITE A LA P. 6

SUITE DE LA P.5

MANIF INTERNATIONALE
DES CYCLISTES
5 JUIN 1982

Le 5 juin dernier, le Monde à Bicyclette, avec l'aide de Vélo-Québec, organisait la manifestation pour la journée internationale des cyclistes. Près de 25,000 cyclistes ont participé sous un ciel couvert par moment. Ils sont partis à la hâte, oubliant le discours d'une dizaine de cyclistes qui partaient pour New York en vélo pour la grande manifestation sur le désarmement.

Nous sommes donc partis du parc Lafontaine pour défiler dans les grandes artères du centre ville. Il n'y eut aucun problème avec les policiers de Montréal (Permis, trajet...) cependant, il n'en fut pas de même avec un policier de Laval.

Cet homme de l'ordre, assis dans sa Camaro, vit son chemin coupé par une foule de "pédaleux" qui criaient des slogans. Un peu frustré d'être à la merci de véhicules si peu puissants, il embraya et fonça dans le tas... Résultat: deux cyclistes accrochés (aucune blessure) et une centaine d'autres prêts à crucifier sa Camaro à un lam padaire. Ce monsieur est-il un agent de la paix et de l'ordre?

Cet évennement se produit quotidiennement dans les rues de la ville. Mais que cela se produise à la manif de la journée internationale des cyclistes... c'est assez pour en pousser certains au "cycloterrorisme"! Dommage.

Plus tard sur la rue Sherbrooke, on croisait la manif pour le désarmement. Moment émouvant. La solidarité des deux mouvements se respirait dans l'air.

Puis vint la fin de la manifestation avec ses discours habituels et la dispersion rapide des participants. Seulement une vingtaine sont restés pour faire part de leurs expériences personnelles en vue de gagner un cadenas Citadel.

C'est à se demander ce que vaut vraiment la manif de la journée internationale des cyclistes?

Cette "démonstration" n'a plus vraiment de portée pour soutenir nos revendications. Elle se veut plus un défilé ou des gens voient la chance de se promener librement dans les rues de Montréal sans pour autant se rendre compte que cela pourrait être une réalité quotidienne s'ils s'impliquaient un peu plus.

Le trajet emprunté s'identifie pas tellement aux problèmes urgents auxquels font face les cyclistes. Traverser le Pont Jacques Cartier aurait bien plus de portée auprès de la population puisque les médias et les autorités concernés seraient dérangés par une manif qui sort du panneau du "défilé officiel".

Il faudrait aussi changer la traditionnelle fin de manif en discours longs et incompréhensibles par des activités ou le monde participe, que la manif de la journée internationale des cyclistes soit une fête populaire au lieu d'une "manif officielle".

Reste que vous pouvez être sûr que le premier samedi du mois de Juin prochain vous pourrez participer à une manifestation de la journée internationale des cyclistes.

MANIF DES PONTS

Comment se rendre à la rive sud en vélo? Sept ponts et aucun n'accepte officiellement les vélos! Un droit de passage dans le métro vers Longueuil seulement la fin de semaine et les jours de fêtes. Voilà la situation tout à fait inadmissible à laquelle nous devons faire face quand on veut aller sur la rive sud en vélo.

Dimanche le 8 août dernier, le Monde à Bicyclette organisait une manif à l'extrémité sud du pont Jacques Cartier.

Une vingtaine de cyclistes partirent de Montréal par beau temps pour aller "aménager le pont".

Avec nos quelques pelles, pics, panneaux de signalisation et cyclistes déguisés en "gars de la construction" on entrepris d'abord de déboulonner le garde fou qui du coté ouest nous empêche de communiquer avec Longueuil.

Mais ce geste fut vite arrêté par les policiers du pont qui commencaient a être débordés.

En effet, nous étions passés de vingt cyclistes à soixante. Finallement, après quelques discours, la police nous ordonna de circuler. Le dossier des ponts est très chargé et il est loin d'être classé comme "lutte terminée". Il faudra encore beaucoup de démarches auprès des autorités concernées.

Téléphonez donc aux numéros suivants et demandez leur donc à quand un accès par les ponts à la rive sud!

PHOTO : TOOKER

une ETRANGE MALADIE

Elizabeth Munger

L'histoire débute en 1978 lors de l'achat d'une bicyclette de marque Peugeot. Le printemps suivant, je m'aperçois, lors d'un nettoyage usuel, que la peinture sur le cadre est légèrement écaillée au raccord de deux tubes. La situation s'aggrave vers la fin de l'été. Après l'avoir entreposé durant l'hiver, je me rends compte que le cadre est légèrement fendu. Quelque temps après, cela s'aggrave au point que je ne me sens plus en sécurité sur mon vélo. Je décide donc d'aller voir le vendeur.

Celui-ci me dit carrément "Je ne peux rien faire, vous êtes tombée avec cette bicyclette". Comme j'insiste et lui affirme que je ne suis jamais tombée, il me dit "Votre roue est tordue". Alors là, je me dis que cela ne sert à rien de discuter avec lui.

Je décide de communiquer directement avec la compagnie Peugeot, qui accepte de vérifier mon vélo. Deux semaines plus tard, M. Filteau me téléphone: "Vous pouvez reprendre votre vélo, la compagnie ne peut rien faire." Je reprends le vélo à Longueuil et demande le nom de la personne responsable chez Peugeot. Je communique directement avec M. Claude Morin à St-Georges de Beauce, à qui j'explique mon cas, tout en lui faisant savoir que je vais écrire également à Peugeot-France et porter plainte au service de la protection du consommateur.

Après discussion, il accepte de revoir lui-même ma bicyclette pour fins d'expertise plus poussées. Je lui avais également dit que j'allais faire faire une radiographie, étant convaincue que la soudure était mal faite. Après quelques jours d'attente, M. Morin me téléphone personnellement pour me donner le diagnostic: après avoir fait scier le cadre, l'on a découvert que le cadre intérieur était carrément coupé. Cela affaiblissait évidement le cadre et avait provoqué une fissure. Il s'engagera à changer le cadre de mon vélo et ainsi respecter la garantie Peugeot! Sans ma ténacité, ne n'aurais plus de vélo depuis longtemps déjà.

le cycliste urbain

La Becquée
restaurant-coop
végétarien
4282 de Lanaudière
tél: 521-6283
Mont-Royal Fermé le Lundi

ROBUTEL
CAFÉ TERRASSE
DANSE BAR
1669 saint hubert,
MONTRÉAL 521-5887

CYCLO-FEMINISME

Francine/traduit par Yves du Sablon

The Lachine Canal Bicycle Path: Unsafe for Women?

The Parks Authority has recently posted signs along the Lachine Canal bicycle path, warning its users that the canal waters are unfit for bathing. The warning should have been extended to include the bicycle path itself, at least for those cyclists who are unable to defend themselves against sexual harassment.

Since Parks Canada has converted the Canal into a recreational facility, a number of incidents have been reported to the police. Its location makes it a perfect target for thefts, assaults and rapes.

It is located along the Canal where there are mostly factories and warehouses which become deserted in the evenings. It is poorly lit (the authorities do not believe it is necessary to keep the lights on after 10 PM). Some sections of the Canal are long stretches with exits spaced far apart. Surveillance is at best minimal.

Something happened recently to convince me of the unsafe nature of the path. I live in Verdun and frequently use the path to get into the downtown area. Because of the characteristics mentioned above, I prefer to cycle along the streets when it gets too dark. However, I have kept on using the path in the daytime. On one occasion, a teenager (on a bike) followed me and while we were coasting down a small hill (at the des Seigneurs bridge), he pulled up alongside me and groped at me.

I reported the incident to the Police. The officer I spoke to told me that once the summer season ends, cyclists who use the path to commute should choose alternative routes. It seems that last fall two rapes were reported in his district on the bicycle path. Who knows how many similar occurances were left unreported.

A small group of women gathered at Place Jacques Cartier in Old Montreal on September 26, to discuss the ways of defending oneself against would-be assailants. Unfortunately, I cannot tell you what to do if such revolting experiences should happen to you, conditions vary from one assault to another.

The only constructive issue right now is that women cyclists should continue to communicate their experience to others, so we can start finding solutions to all forms of violence against women.

EN GROUPE, EN SÉCURITÉ ??

AGRESSIONS SUR LA PISTE DU CANAL LACHINE

Dernièrement, nous avons vu apparaître sur les abords du Canal Lachine, un panneau signalant aux usagers de la piste que les eaux du canal étaient trop polluées pour la baignade. A mon avis, ce panneau devrait être suivi d'un autre indiquant l'aspect peu sûr de la piste elle-même. Ce dernier viserait spécifiquement les cyclistes qui sont vulnérables face à l'harcelement sexuel.

Depuis que Parc Canada a converti le Canal en un parc à vocation récréative, plusieurs incidents furent rapportés aux policiers. L'endroit même ou est située la piste et la façon dont elle est aménagée en font une cible parfaite pour les vols, les agressions et les viols.

Des manufactures et entrepots se retrouvent majoritairement le long du Canal, c'est donc dire que le quartier environnant la piste devient désert en soirée. La piste est mal éclairée, les autorités de Parc Canada ne voient pas la pertinence de conserver leur piste de loisir éclairée après 10 heures le soir. Puisque sur certaines sections de la piste, les sorties et entrées pour accéder au Canal sont très espacées, ces sections deviennent de très longs corridors hasardeux. De plus, le Canal n'est patrouillé que très rarement en plein jour, alors imaginez-vous lorsqu'il fait nuit.

Récemment quelque chose m'est arrivée et m'a convaincue de la nature dangereuse de cette voie cyclable. Restant à Verdun, je dois emprunter fréquemment la piste du Canal pour me rendre au centre-ville. A cause des caractéristiques mentionnées ci-haut, lorsqu'il commence à faire noir je préfère prendre les rues environnantes pour pédaler. Par contre, j'ai tout de même continué d'utiliser la piste durant le jour. Or, une fois à l'heure du souper, un adolescent à vélo m'a suivie lorsque je m'y promenais à bicyclette. Alors que je descendais la petite pente pour prendre le tunnel, aménagée pour les cyclistes au pont Des Seigneurs, il est venu à ma hauteur et m'a pelotée agressivement la poitrine.

J'ai immédiatement rapporté l'incident à la police. Le constable à qui j'ai parlé m'a conseillé de prendre une autre route quand l'été est terminé, ainsi qu'à tous ceux et celles qui longent le Canal pour leurs déplacements quotidiens. Il a rajouté que l'automne dernier, deux viols commis sur la piste cyclable furent rapportés dans son district. Combien d'agressions semblables n'ont pas été rapportées?

Le 26 septembre, un groupe de femmes s'est réuni à la Place Jacques Cartier, dans le vieux Montréal, pour discuter de la situation actuelle et des façons que pourrait utiliser une femme pour se défendre des agresseurs. Je ne peux malheureusement pas vous donner de recette miracle si un événement aussi révoltant vous arrivait. Les conditions varient d'un assaut à un autre.

Présentement, la seule issue constructive envisageable est la suivante: les femmes qui pratiquent la bicyclette devraient continuer leur dialogue entre elles, échanger leurs expériences avec les autres. Ainsi nous pourrons trouver des solutions pour en finir avec toutes formes de violence faites aux femmes.

QUOI FAIRE POUR SE DEFENDRE, ET QUOI FAIRE EN CAS DE VIOL.

- Emergence Québec; association d'autodéfence féministe, anciennement Wen-do Québec, Noèlla 843-4733

- Mouvement contre le viol (cours de Wen-do, rencontre de femmes individuellement ou en groupe, animation dans les écoles, groupes populaires et groupes de femmes) C P 907, Succurale H, Montréal, H3/g 3M9. 526-2460

- Y.M.C.A. (cours d'autodéfense pour femmes) 1745 Décarie, Ville St-Laurent 747-9801

- Y.M.C.A. (cours d'autodéfense pour femmes) 5550 ave du parc. 271-2548

URGENCE

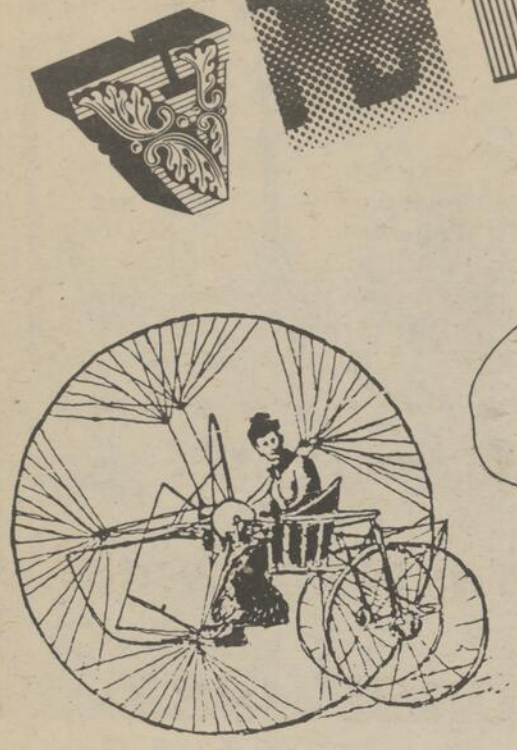
- Hopital Général, (pour victime de viol) urgence: 837-6011 extension 240 ou 241

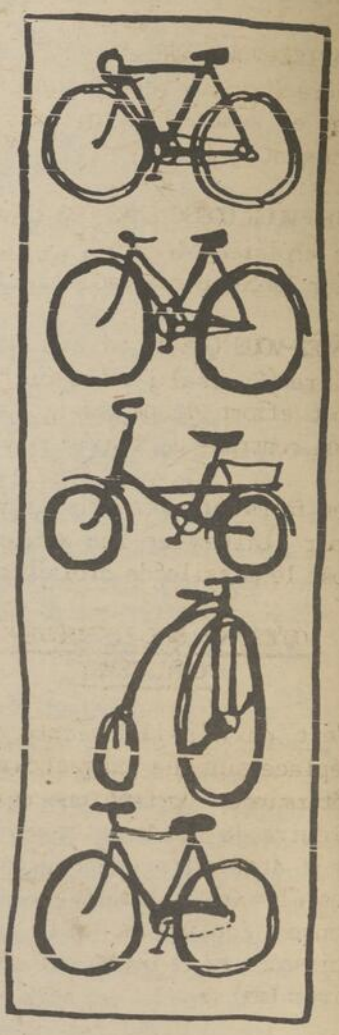
- Hopital Hotel-Dieu (pour victime de viol) Urgence: 844-0160 extension 393
- Clinique des femmes Urgence: 844-3478. Service aux victime de viol et groupe de discussion. 3465 Peel, Montréal. 842-8576

VIEILLES NOUVELLES
1319 VAN HORNE
OUTREMONT, QUEBEC
H2V 1K7 279-2901
Récupération et vente d'effets de bureau, contenants de verre...

CAFE CAMPUS
autogéré
restaurant
cafe bar
spectacles
discotheque
3315 reine-marie, coin decelles, mtl. 735-1259
metro laurier ou snowdon, bus 51 metro guy, bus 165

VELO FANTASIA





ARRIVAL

My bicycle and I
jumped up and down
We held hands
hugged each other
laughed, cried, screamed
Yahoo!
We made it!

From Marseille to Amsterdam
Just us
Up twelve-mile, sweat-dripping hills
Three flats in the pouring rain
in one day!
Exhibitionists-
We didn't want to see any exhibitions!

Ten times daily:
"Toute seule?" "Vous êtes courageuse."
Should have answered, "Non,
je suis avec mon vélo."

Poppy-studded fields
Patchwork panoramas
etched in my mind.

I am an apple tree in thespring sun
savouring the heady fragrance of my blossoms
branching out
more deeply rooted.

I was so afraid before beginning
Imagining failing brakes
skidding out of control
in the rain
down a steep cliff
Horror stories I'd heard . . .

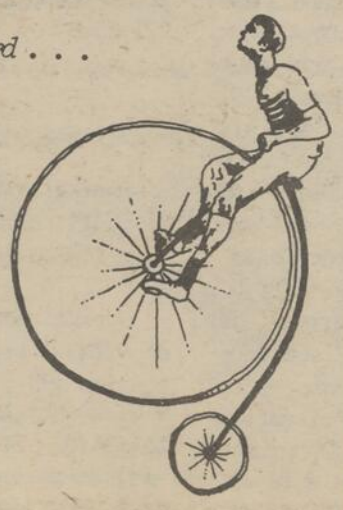
The first morning
I procrastinated
Did everything I could
to delay departure.

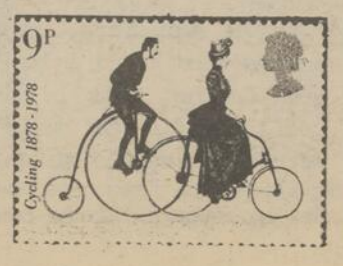
"Hey! I'm doing it!"

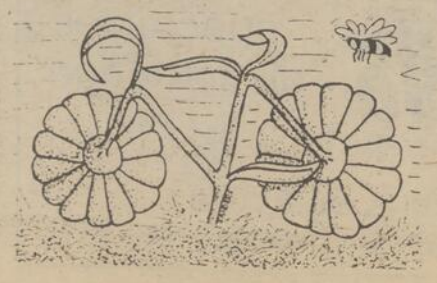
And I did it!

I can do anything.

Sheindl







WORDS OF ADVICES

Until the moment of departure
what did I hear?
Words of caution
still ring in my ear:

Be careful!

Of men, theft,
drinking water
flu, when it's cold
sunburn, when it's hotter.

Keey your valuables with you
where ever you go,
Carry toilet paper -
Restaurants often run low.

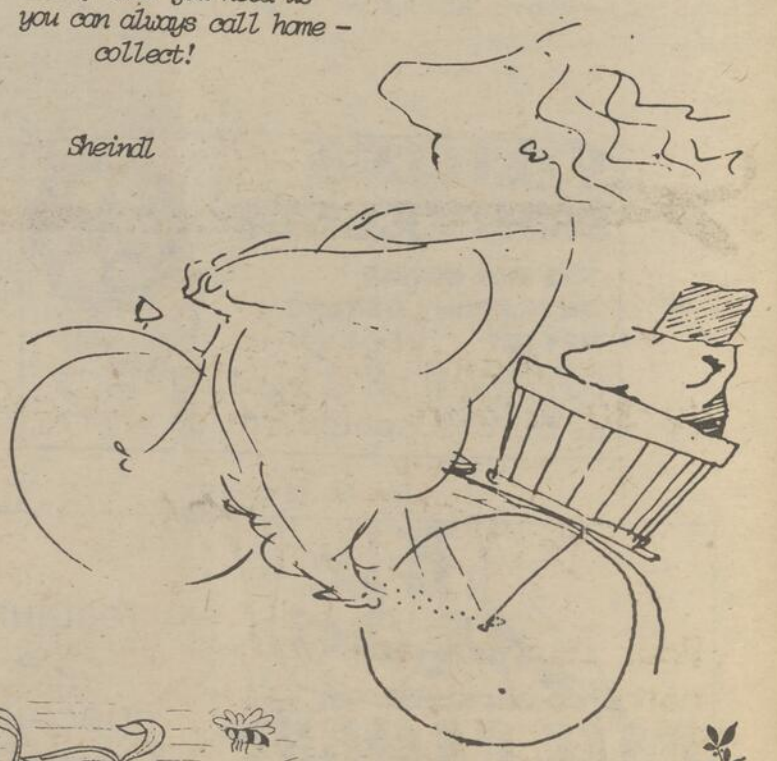
When in doubt - don't!
Be wary of strangers!
Trust your intuition,
if you sense there is danger.

Check your bike daily,
Brake carefully in the rain,
Don't go to Greece,
Italy or Spain.

When in a strange bed
check for bedbugs and fleas,
Don't get pregnant
or venereal disease.

Watch out for dogs
Don't swim alone
And if ever you need us
you can always call home -
collect!

Sheindl



NON au MISSILE CROISIERE

Le gouvernement fédéral négocie en ce moment une entente avec les Etats-Unis qui permettrait les essais de plusieurs armes au Canada. Dans cet arsenal, se trouve le nouveau missile de croisière (Cruise) destiné à être mis en vol d'essai, non armé, au Terrain d'essai des Armements aériens de Primrose Lake, au nord de Cold Lake en Alberta. Cette entente permettrait de faire l'essai d'armes diverses ailleurs au Canada.

SAVIEZ-VOUS QUE le missile croisière (Cruise) représente un grand pas en avant dans la course aux armements?

ETES-VOUS CONSCIENTS QUE le missile de croisière (Cruise) a été conçu pour lancer une attaque nucléaire?

SAVEZ-VOUS QUE le missile de croisière (Cruise) rendra inefficace tout effort de négociation en vue d'un contrôle de l'armement?

Les faits suivants peuvent aider à voir clairement les dangers que pose le missile de croisière.

QU'EST-CE QUE LE MISSILE DE CROISIERE?

C'est un missile réacté qui se déplace sur une trajectoire prédéterminée, portant une ogive nucléaire de 200 kilotonnes et qui peut atteindre une cible donnée jusqu'à 4,000 kilomètres (200 kilotonnes équivalant à 15 fois la puissance de la bombe qui a détruit Hiroshima).

Le système de guidage du missile, fabriqué par Litton Systems (Canada) Ltée, permet au missile de demeurer sur sa trajectoire en comparant constamment le terrain survolé à une carte géographique enmagasinée dans un ordinateur à bord de l'engin. Grâce à cette technologie sophistiquée, le missile de croisière peut éviter le dépistage par radar en volant très près du sol. Ce système de téléguidage par ordinateur fait du missile de croisière une arme extrêmement précise.

Jusqu'à aujourd'hui, il était possible de surveiller adéquatement les armes nucléaires existantes au moyen de satellites. Mais, le missile de croisière, de par sa petite dimension (20 pieds de long) peut être facilement caché à l'arrière d'un camion ou à bord d'un avion civil, échappant ainsi à tout surveillance.

LITTON SYSTEMS (CANADA) LTEE

SAVIEZ-VOUS QUE nos impôts aident à la construction du missile de croisière (Cruise)?

En effet, le gouvernement fédéral a octroyé une subvention de 26.4 millions de dollars à la compagnie Litton Systems (Canada) Ltée ainsi qu'un prêt de 5 ans sans intérêts de 22,5 millions pour produire le système de téléguidage de ce missile.

L'usine Litton peut être transformée pour produire des biens de haute technologie, utiles socialement. Le "Cruise Missile Conversion Project of Toronto" a démontré qu'une telle transformation peut se faire sans perte d'emplois ou de revenus pour les travailleurs concernés.

Nous disons "non au cruise". Le 30 octobre est la dernière journée de la semaine du désarmement à l'ONU et c'est pour cette raison que nous avons choisi cette date pour aller dire à notre gouvernement: **"NON AU CRUISE".**

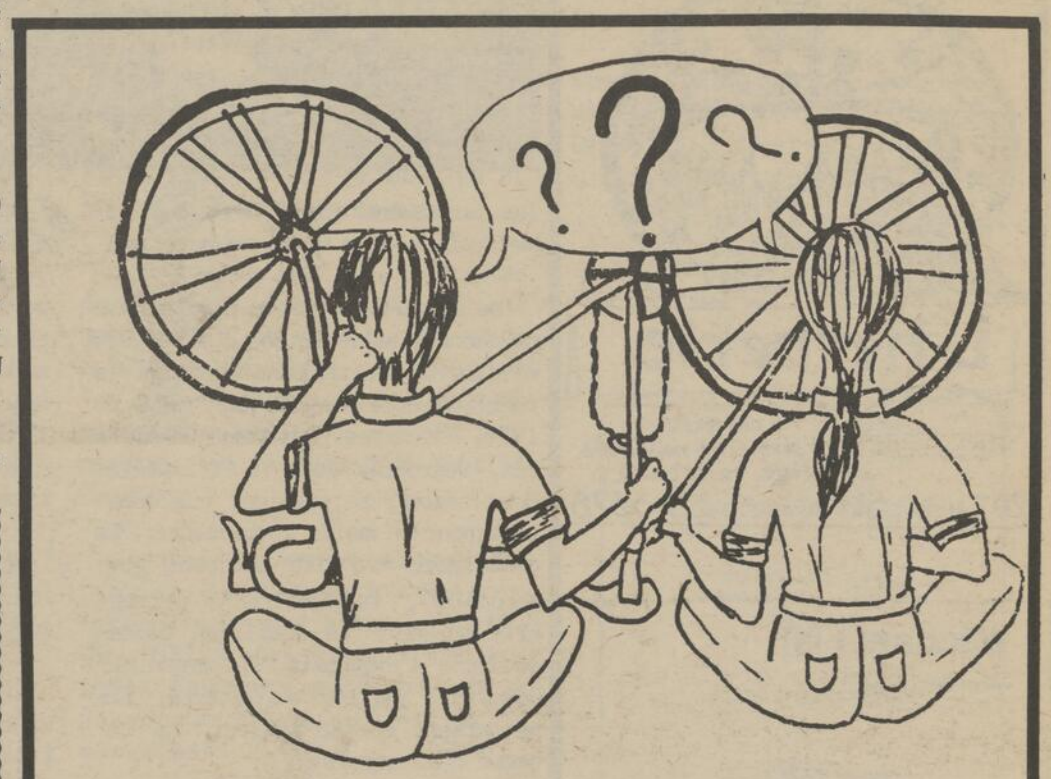
Le comité ad hoc contre le missile de croisière est formé d'individus concernés par la position du gouvernement canadien sur la question de l'armement. C'est un comité temporaire qui s'est donné comme tâche de mobiliser les québecois pour cette manifestation organisée conjointement avec nos voisins de l'Ontario.

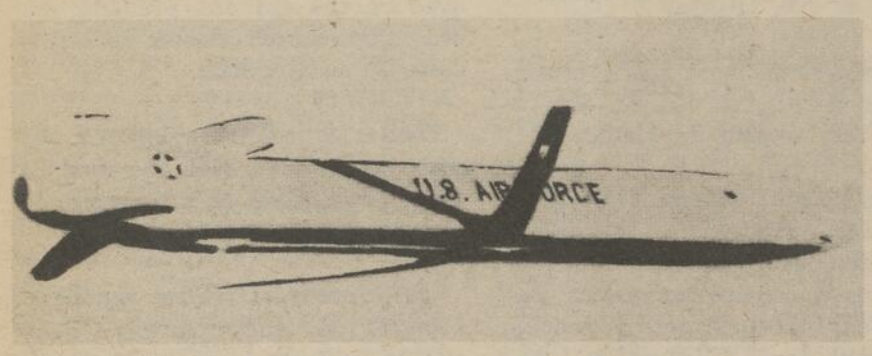
UNE ARME QUI N'EST PAS ESSAYEE NE PEUT ETRE UTILISEE. EMPECHONS LE VOL D'ESSAI DU MISSILE DE CROISIERE (CRUISE) AU-DESSUS DU SOL CANADIEN. NE SOYONS PAS COMPLICE DES PREPARATIFS D'UNE GUERRE NUCLEAIRE.

C'est donc un rendez-vous, samedi le 30 octobre, à Ottawa. Pour plus d'information et pour acheter votre billet d'autobus, adressez-vous au Café Yellow Door, 3625 Aylmer, du lundi au samedi de 12:00 h à 19:00 h. Téléphone: 392-3008■

Allons manifester, samedi le 30 OCTOBRE, 1982 à OTTAWA

NOMBREUX, NOTRE MESSAGE AU GOUVERNEMENT FEDERAL SERA CLAIR





Manif Anti-"Cruise"
du 30 octobre 1982 à Ottawa

Le Monde à Bicyclette y sera!

Pour ceux qui désirent se joindre à notre contingent de cyclistes, départ jeudi, 28 octobre au matin

Renseignements: Yves du Sablon ou Jacques Brouillette Tel: 844-2713

ATELIERS DE MÉCANIQUE

(ou qui veut aller loin ménage SA monture)

■ Choix du vélo, entretien et hivernage (18-19 oct.; 15-16 nov.) ■ Mécanique mineure (25-26 oct; 22-23 nov.) ■ Mécanique majeure (8-9-29-30 nov.) ■ Endroit: COFI ALAIN GRANDBOIS, 4273 Drolet ■ Quand: les lundi et mardi, à 19h30 ■ Combien: $5 pour 1 cours ou $10 pour 3 cours (prix membres) $10 " " ou $20 pour 3 cours (prix non-membres)

■ LE MONDE A BICYCLETTE, 4224 Clark, Montréal, H2W 1X3, téléphone (514) 844-2713 ■

Mission Santé
ALIMENTATION NATURELLE
NATURAL FOOD
l'Encens-Herbes
Cosmétiques et vitamines naturelles
Poulets nourris au grain
Poisson congelé
Guide de la cuisine Orientale
1138 Avenue Bernard O.
Outremont, Québec H2V 1V3
Tél : 272-9386

Le Stacycle
ou le "confort" de la bicyclette

- Tube en acier galvanisé.
- Soudure à l'arc électrique.
- Modèle de 2 à 12 places; 1 mètre (39") à 3 mètres (10')
- Appui sur le cadre.
- N'endommage pas la roue.
- Accès de la bicyclette par l'avant ou l'arrière.
- Prix abordable.

Atelier de travail d'Alma Enr.
125, Ouest, rue Collard, Alma
Lac-St-Jean. G8B 1M7
Téléphone: (418) 662-4156

Michael Fish
Architect
4920 de Maisonneuve
Suite 303
Montreal
Tel: 486-8395

COURSE AU

Nous n'avons pas besoin des armes. Et encore moins de ceux qui en ont besoin. La liste de ceux-ci est longue, mais si l'on divise le nombre de tous ceux qui ont des privilèges et pouvoirs à sauvegarder par le nombre de tous ceux et celles qui veulent vivre libres et heureux/ses, on n'obtiendra pas un très gros chiffre...

Car la course aux armements, qui coûte $1 million à chaque minute et qui peu déboucher sur une guerre nucléaire, tuerait 750,000,000 de personnes en moins de 24 heures (et ou, selon l'expression des médecins de l'Association Médicale Canadienne, les survivants envieraient les morts), n'est pas le fruit d'une quelconque "nature humaine", mais bien la logique des sociétés de classe dans lesquelles nous vivons.

En 1980, $500milliards ont été engloutis en dépenses militaires dans le monde. Les 7/10 de cette somme ont été dépensés par l'OTAN et le Pacte de Varsovie qui regroupent une bonne partie de l'ensemble des pays riches. La décennie 1970-80 a vu les dépenses militaires des pays riches augmenter de 5.8%. Cette même décennie a aussi vu la crise du capitalisme s'aggraver et des signes de craquement de l'empire soviétique.

Les classes dominantes de l'Ouest et de l'Est, expansionnistes toutes deux, craignent donc d'autre part les mouvements populaires qui remettraient leur Ordre en question.

Les grands prêtres du capitalisme prêchent l'augmentation des budgets militaires en pointant du doigt le totalitarisme soviétique; mais en 1976, les plus puissants d'entre eux, regroupés dans la "Trilatéral Commission", se posaient une question pour le moins inquiétante: "La démocratie est-elle toujours gouvernable?", la démocratie permet-elle toujours la stabilité nécessaire à l'expansion du capital? Quand ils parlent de liberté, ils ne parlent que de la leur, la "liberté d'entreprise".

Parallèlement, la période 1970-80 a vu le commerce mondial des armes triplé par rapport à la décennie précédente et les 2/3 de ce commerce s'est fait au détriment du Tiers monde.

Le Tiers monde dépense six fois plus pour l'armement que pour la santé publique. Depuis 1950, ses dépenses militaires ont augmenté de 230% pour atteindre 15% du total des dépenses militaires mondiales de 1980. En 1970-80 elles ont augmenté de 107%, et les exportations d'armes des U.S.A. y ont plus que quadruplé, celles de l'URSS plus que doublé et d'autres pays riches ont augmenté leurs exportations d'armes vers le Tiers monde de façon considérable durant cette même période.

Pourquoi les pays riches vendent-ils des armes à des pays qui ont bien d'autres choses à faire avec leurs faibles ressources?

Les pays riches, on le sait, "aident" les pays du Tiers monde. Après 30 années "d'aide et de développement" le Tiers monde compte 500 millions de personnes qui souffrent de malnutrition grave, 800 millions d'illettrés et 25,000 personnes y meurent, chaque jour d'une eau malsaine.

Après trente années, un Ordre du pillage a été installé par les pays riches dans le Tiers monde. Les pays riches fournissent armes et entrainement aux armées des gouvernements qui collaborent avec eux, soit pour que ceux-ci se battent à leur place ou, et surtout, pour empêcher les victimes des impérialismes de s'en libérer.

Les peuples du Tiers monde, comme tous les autres, ne veulent pas la guerre, ils veulent la justice.

Si les peuples palestiniens, salvadoriens, afghans, erythréens, irlandais, etc., en sont venus à s'abaisser à prendre des moyens que leurs exploiteurs ont inventé, c'est bien parce qu'ils n'avaient pas d'autres choix.

Les classes dominantes de la planète accaparent d'énormes ressources pour leur sécurité et la production d'armes: c'est 6% de la production industrielle mondiale. Les armes sont conçues par la moitié des savants du monde et fabriquées par 60 millions de travailleurs.

La recherche militaire mondiale a un budget six fois plus élevé que la recherche sur les problème énergétiques.

Ajoutons d'autre part que bien que les programmes spatiaux apparaissent comme étant civils, les 3/4 des satellites en orbite actuellement sont à vocation militaire. En URSS, la production militaire avale entre 12 et 17% du PNB et se fait au détriment du niveau de vie de la population.

Aux USA, le budget militaire de 1983 sera augmenté de 20% pour atteindre $263 milliard sur un budget total de $757 milliards.

Les essais nucléaires se sont poursuivis par les deux superpuissances et représentaient les 4/5 des essais exécutés en 1979.

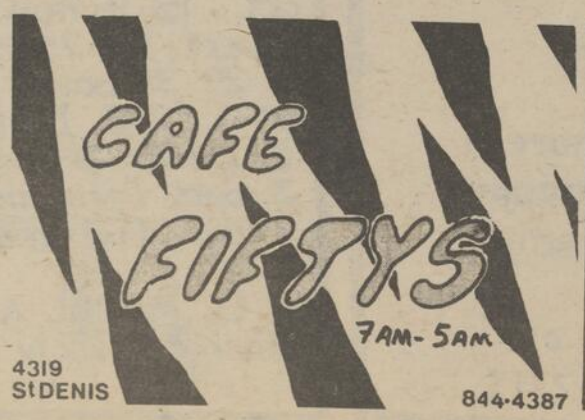
****

C'est sous des justifications trompeuses que les dépenses militaires nous sont imposées.

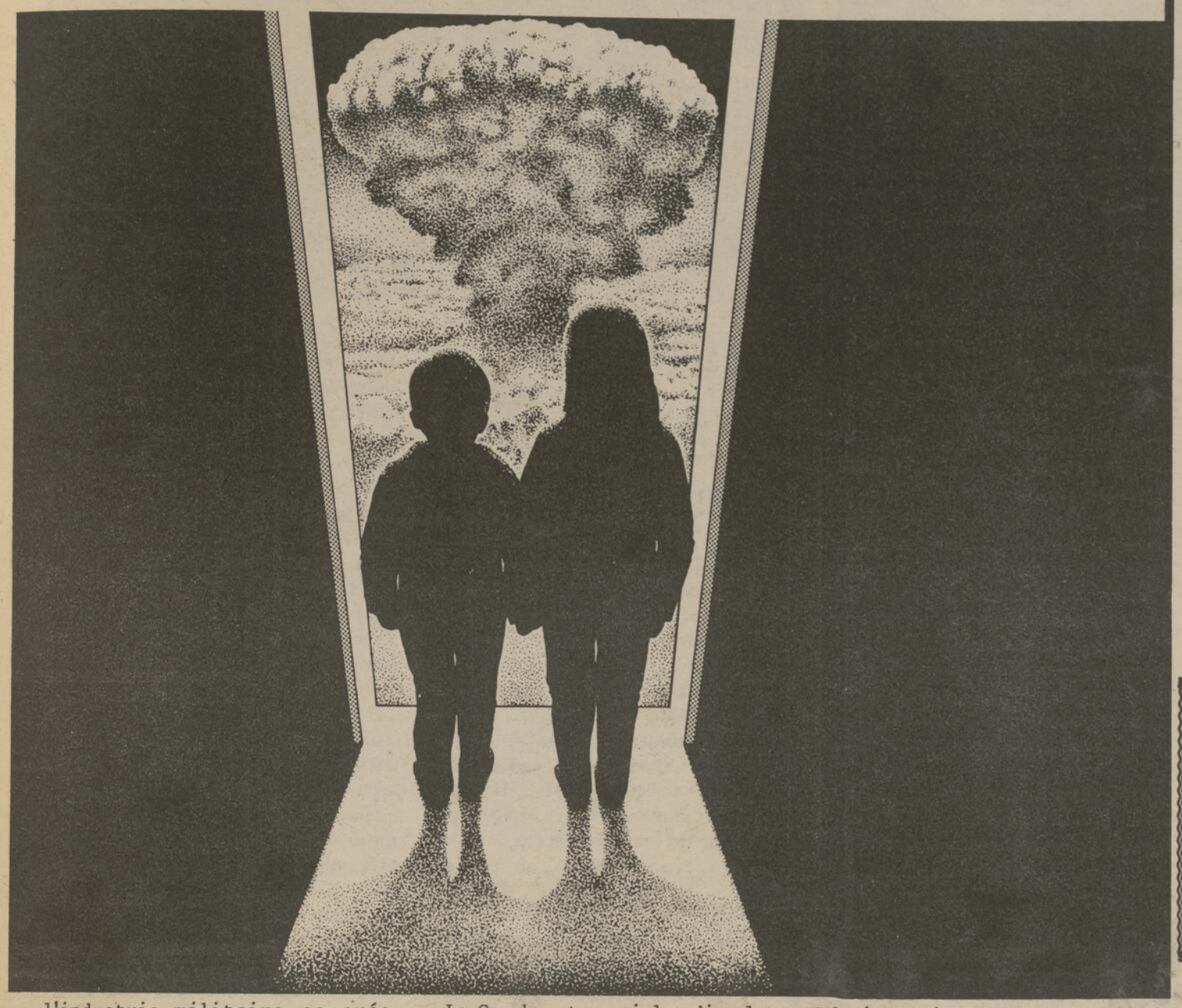
"Si tu veux la paix, prépare la guerre". Les dépenses militaires mondiales ont quadruplé depuis la fin de la seconde guerre mondiale et pourtant plus de 130 conflits ont eu lieu (impliquant tous des pays du Tiers monde) faisant plus de 25 millions de morts. Et selon le Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI), la période actuelle de course aux armements a des traits de similitudes avec celles qui ont précédé les deux Guerres mondiales et celles de Corée et du Viet-Nam.

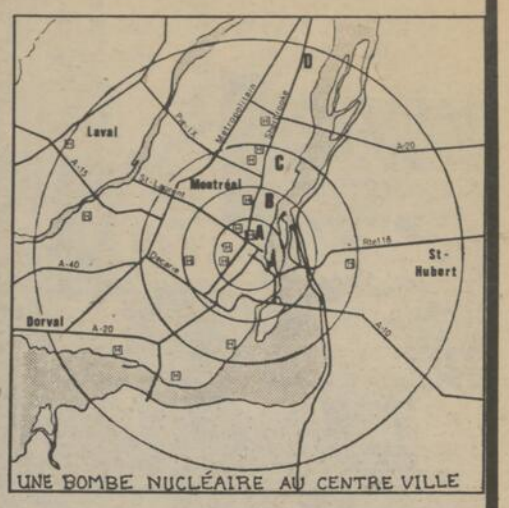
L'argument selon lequel les dépenses militaires amélioreraient la santé économique et crécraient de l'emploi est tout aussi bidon.

Les dépenses militaires aggravent l'inflation, entre autres maux qu'elles créent. Et elles constituent une perte d'emplois: le Bureau des statistiques du travail des U.S.A. révèle qu'un investissement qui crée 76,000 emplois dans



DESARMEMENT





UNE BOMBE NUCLÉAIRE AU CENTRE VILLE

l'industrie militaire en crée 86,000 dans la production de machineries diverses, ou 92,000 dans les transports, 100,000 dans la construction ou 192,000 dans les divers services de santé... Mais bien-sûr, elles font la fortune des industries qui obtiennent des contrats militaires... et quelle fortune!

****

Le Canada pays pacifiste? Une autre belle image toute faite.

Le Canada participe activement à la course aux armements. Les industries militaires canadiennes sont intégrées au complexe militaro-industriel U.S. Les éléments de systèmes d'armes américains sont fabriqués ici tel le bras de la navette spatialle, le système de guidage du "Cruise missile" (dont les essais aux Canada sont autorisés par le fédéral) et le système de lancement de la bombe à neutrons. Le Canada subventionne son industrie de guerre par le programme "Defence Industries Productivity" et en 1981-82, $151.6 millions y seront gaspillés.

Depuis dix ans, 61% de toutes les subventions du gouvernement du Canada à la recherche industrielle ont été à la recherche militaire.

En 1978, l'année ou M. Trudeau parlait devant l'ONU de stratégie de suffocation de la course aux armements, 90% de toute les subventions à la recherche du ministère de l'industrie du commerce allaient à la recherche militaire.

Le Canada est parmi les dix plus grands exportateurs d'armes au monde et est le neuvième plus grand fournisseur d'armes au Tiers-monde. Ses principaux clients y sont le Brésil, le Chili, et l'Argentine. Il en a vendu à l'Afrique du Sud par la compagnie, très subventionnée, Space Research.

Le budget militaire canadien à doublé depuis 1979 et atteint $10 milliards. Les voeux américains se sont concrétisés... le Canada dépensera $30 milliards cette décennie en bébelles de guerre.

En tant qu'êtres humains, nous ne pouvons accepter que la course aux armements se poursuive, pour les risques qu'elle fait courir à l'humanité, par les privilèges et mensonges qu'elle sert à défendre, par la misère et l'injustice qu'elle entretient.

Nous avons d'autres choses plus importantes à faire avec les ressources gaspillées par les parasites qui mènent notre monde.

Selon Ploughshare Project, il en coûterait $20,4 milliards par an pour pourvoir en eau potable, nourriture, éducation, hébergement et santé à chaque personne sur terre...

La fin de la course aux armements serait la fin de la préhistoire...

* * * * * * * * * * *

"Vous devez croire que je suis un rêveur, mais je ne suis pas le seul
-John Lennon, "Imagine"

Calvaire non!

En divers pays, des syndicats de travailleurs des industries de guerre ont conçu des projets de reconversion de la production de guerre en production de paix.

L'automne dernier, des centaines de milliers d'Européens/nes ont manifesté leur opposition à la course aux armements aggravée par les euro-missiles soviétiques et américains qui selon le SIPRI augmentent les risques d'un conflit nucléaire.

Aux USA, le mouvement pacifiste prend de l'ampleur de jour en jour. Le 12 juin dernier à New York, près d'un million de personnes manifestèrent leur appui aux efforts de la Seconde Conférence de l'ONU sur le désarmement.

Le mouvement pacifiste à l'heure actuelle, qui réunit des gens d'absolument toutes tendances, demande principalement le gel des stocks nucléaires actuels. C'est un premiers pas qu'il faut franchir.

La conférence de l'ONU a échouée dans sa tentative d'adopter un plan global de désarmement. Ce n'est vraiment pas étonnant quand on sait ce que représentent les armes pour l'ordre établi.

Cela doit nous convaincre que le désarmement ne sera déclenché que par la pression de tout ceux et celles qui y ont intérêt: NOUS.

Actuellement, un groupe pacifiste canadien travaille en collaboration avec des municipalités du Canada pour qu'un référendum sur le désarmement soit exécuté en même temps que les élections municipales. Contactez votre municipalité pour savoir si elle tiendra ce référendum lors des élections municipales de novembre. Plusieurs villes du Québec y participeront. La ville de Montréal, dirigée par les minables que l'on connaît a refusé d'y participer.

(Le nom du groupe: Operation Dismantle)

Récemment, pour unir les efforts pour le désarmement, la Coalition Québécoise pour le Désarmement a été crée. Joignez-y votre groupe populaire ou syndicat. (3625 Aylmer, 392-3008 ou 849-1956).

Christian Boulais
Mouvement écologique et alternatif de l'UQAM

Sources: La Presse: 13 juin 80
26 août 82
Times: 26 octobre 81
Vie Ouvrière: Dossier #150
Le Devoir: 9-10-11-12 juin, 80
Le Temps Fou: avril, mai 81 (#14)

Cycles Baggio
6975 boul. St-Laurent
Montréal, Qué. H2S 3E1
279-5655
BICYCLETTES
VENTES ET REPARATIONS
Henri-Louis Desnoyers
Jean-Pierre Desnoyers
Cyclerie JENBERLOU INC.

LA JASERIE
RESTAURANT-CAFÉ
Alimentation naturelle,
Consultation d'Aromathérapie
233-2e avenue, Wellington,
VERDUN de l'Eglise, 761-1156

"Les cyclistes du Québec Pour le désarmement": Partie prenante d'un processus

Le 12 juin dernier, 17 cyclistes de Montréal et de Québec faisaient partie du million de personnes qui participaient à la marche pour la paix devant l'édifice de l'ONU à New York. Fait plutôt banal, dites-vous? Pas du tout, car ces 17 hommes et femmes ont parcouru les 400 miles entre Montréal et New York à bicyclette. Ils ont participé à la marche sous leur propre bannière, celle des "Cyclistes du Québec pour le désarmement". D'autres contingents cyclistes se sont également amenés à New York pour l'occasion, provenant notamment de Boston, Philadelphie et Washington. En Europe, il y avait des contingents cyclistes provenant de Paris et d'Oslo, en Norvège, et ils sont arrivés à Stockholm, en Suède, le jour même de la manifestation à New York. Ce mouvement renforce l'image de la bicyclette comme symbole de la paix, et témoigne de l'esprit international des cyclistes impliqués.

L'expérience des 17 cyclistes québeçois/ses était internationaliste et militante dés le début, et malgré le caractère détendu du voyage, c'était de véritables vacances pour l'ensemble du groupe. Quelques 5,000 cyclistes les ont salués à leur départ le 5 juin lors de la manifestation de la journée internationale des cyclistes à Montréal. Les pédaleux pour le désarmement avaient également envoyé une délégation à la marche pour la paix qui se tenait le même jour dans la métropole, à l'initiative du Conseil québécois pour la paix. Le surlendemain, après avoir franchi les lignes américaines, le groupe a participé à une manifestation à Burlington, au Vermont, organisée pour mobiliser la population locale pour le 12 juin à New York. Quelques centaines de manifestants/tes attendaient l'arrivée des cyclistes pour cet événement. Dans les jours suivants, nos cyclistes ont eu l'occasion de rencontrer les militants/tes d'autres groupes mobilisant des gens pour le 12 juin dans leurs régions le long du parcours, et qui ont hébergé les cyclistes chez eux pour la nuit.

Du côté des appuis au Québec, notons que les cyclistes ont reçu $175 en subventions de la CEQ, du Syndicat des travailleurs de l'enseignement Chauveau-Charlesbourg (région de Québec) et du Comité de coordination de la marché pour la paix (région de Montréal).

La manifestation du 12 juin a déjà fait coulé beaucoup d'encre et on n'élaborera pas davantage là-dessus ici, sauf pour souligner que la présence des "Cyclistes du Québec pour le désarmement" s'est fait remarquée dans les rues de New York par son militantisme à l'intérieur d'un contingent québécois d'environ 2,000 personnes. Simon Gérard, un porte-parole des cyclistes québécois, a été interviewé par un journaliste de Radio-Canada au cours de la manifestation. Il a dénoncé au nom du groupe, la course aux armements, l'industrie nucléaire et la complicité canadienne et québécoise là-dedans. Ce qu'il a dit, diffusé en direct dans une émission speciale sur la manifestation, a eu droit à cinq minutes au petit écran.

Une fois revenue chez nous, la banderolle des cyclistes québécois a encore fait son apparition le 10 juillet à Gentilly, lors de la manifestation contre l'ouverture de la centrale nucléaire Gentilly II. Le soir même et le lendemain, le groupe s'est réuni chez une des cyclistes en banlieue de Québec pour échanger des photos et pour faire le bilan de cette expérience mémorable, dont l'idée a été lancé originellement par le Monde à Bicyclette.

Les "Cyclistes du Québec pour le désarmement" n'exisent plus à toutes fins pratiques, car ils étaient essentiellement un regroupement ad hoc qui a vu le jour précisément pour organiser la présence cycliste du 12 juin. Mais le geste posé continue de produire des échos. A titre d'exemple, l'auteur de ces lignes a récemment reçu une lettre, au nom du groupe, de la part de Howard Rubinstein, coordinateur de "SPOKES", une organisation cycliste de Boston qui a également mobilisé ses membres pour aller à New York à pédale le 12 juin. Dans cette lettre, Rubinstein nous a fait part d'un projet conçu par un cycliste de Marianapolis, U.S.A. Un projet de "lancer une coalition nationale/internationale cycliste pour appuyer le gel nucléaire et autres questions connexes" est né après avoir vu tous ces cyclistes provenant d'un peu partout. Dans la même lettre, il nous informe d'une randonnée qui a eu lieu, à partir de l'Etat de Maine jusqu'à Boston, organisée par SPOKES en collaboration avec Greenpeace (un mouvement écologiste de renom mondial), pour appuyer l'appel de la Commission internationale de la chasse aux baleines en faveur d'un moratoire de 10 ans sur la chasse commerciale de ces mammifères en voie d'extinction.

La balle est donc partie. Les cyclistes militants font déjà partie des mouvements écologistes et anti-guerre à l'échelle internationale, et les "Cyclistes du Québec pour le désarmement" sont parmi ceux et celles qui ont fait des contributions réelles dans ce processus■

4885, GOUIN EST, MONTRÉAL-NORD TÉL.: 322-2740
BICYCLETTE
Montréal-Nord Enrg.
VÉLO DE COMPÉTITION ET DE TOURISME
REPARATIONS

849-4904
849-1433
H.M. TOULCH, O.D. & ASSOCIÉS
OPTOMÈTRISTES
eyes examined
glasses fitted
contact lenses
4021 RUE ST-LAURENT MONTRÉAL H2W 1Y4

272-5338
La Passerelle
COMPTOIR VÉGÉTARIEN
● ouvert 7 jours ●
6200 de St. Vallier
Montreal H2S 2P5
Metro Beaubien

LE ROI DU SOUVLAKI
51 ouest, RACHEL
ASSIETTE SPECIALE:
SUBMARINE
DEJEUNER: 99¢
844-8393
HUMMMMMMMMM

VÉLO MÉTRO

Allez, on reparle un petit coup du vélo dans le métro. Vous le savez, depuis le 24 juin dernier, la CTCUM s'est enfin décidée à vérifier si les cyclistes étaient ce qu'elle a toujours pensé qu'ils étaient: de dangereux parias, une espèce de réincarnation écologique des Hell's Angels. Mais, afin que le choc ne lui soit pas trop rude, elle n'a entrouvert les portes de son sanctuaire qu'au marché de la promenade dominicale: papa, maman et bébé... C'est ainsi que pour l'instant, seuls les wagons de queue sont autorisés aux vélos et cela, uniquement les fins de semaine et jours fériés.

Mais ne chialons pas trop! Bien qu'il ne s'agisse officiellement que d'une étude, sur 6 mois, on peut d'ores et déjà penser que c'est un acquis définitif. Sauf accident spectaculaire, on voit mal la CTCUM revenir en arrière et nous interdire le métro. Et bien qu'il ne transpire pas grand-chose de cette grande maison de verre qu'est la CTCUM, on peut affirmer que l'opération vélo-métro est un succès. Les 700 permis prévus au départ ont été entièrement distribués et il semble même que la CTCUM se soit décidée à en réimprimer un certain nombre. Ce qui, de sa part, est aussi inattendu qu'encourageant. Quant à la fréquentation, il semblerait qu'elle soit d'une remarquable fluidité. En fait, pour tout dire, les cyclistes à se prévaloir de leurs nouveaux droits ne semblent pas légion. Mais alors que dans toute autre opération on pourrait parler de succès mitigé, il faut, là, se féliciter de la tournure qu'a pris ce test. En effet, la CTCUM peut voir aujourd'hui ce que nous avons toujours affirmé: les cyclistes sont des gens responsables et qui ne veulent utiliser le métro qu'occasionnellement, comme dépannage en cas d'accident, de bris mécanique, de grandes distances à parcourir en direction notamment des espaces verts, ou encore, pour éviter des zones particulièrement dangereuses, ponts, autoroutes, etc.

Les catastrophes que prévoyait la CTCUM ne se sont donc pas produites. Il nous reste maintenant à obtenir d'elle l'essentiel de notre revendication: transformer ce gadget de l'utilisation du dimanche en service à plein temps, à la semaine longue. A côté des gens qui, avec raison, font de la bicyclette pour se décrasser les poumons il existe aussi ceux pour qui la bicyclette est un choix comme moyen de transport quotidien. Il faut donc que la CTCUM, dès maintenant, prévoit ses services, et éventuellement l'aménagement de ses rames, en fonction de cette clientèle.

Autre chose. La CTCUM a pris récemment le contôle des trains de banlieue. Il faudrait, ça tombe sous le sens, que ce qu'elle accorde aux cyclistes en ville, elle l'accorde également aux banlieusards. Et que par la même occasion elle le prévoit d'ores et déjà sur ses lignes de métro de surface, à venir.

La région montréalaise a une conformation géographique assez particulière. Plate comme un billard, exepté le Mont-Royal, les banlieues résidentielles et les zones industrielles s'y sont étendues comme une crise d'eczéma. Que ce soient les Laurentides au nord ou la région des Cantons de l'est, tous les grands espaces verts sont assez loin du centre-ville. Et alors que les amateurs de marche à pied ou les skieurs peuvent emprunter les transports en commun avec tout leur barda, les cyclistes, eux, se les voient refuser. C'est ridicule, il faut que cela change.

Bernard Glachant

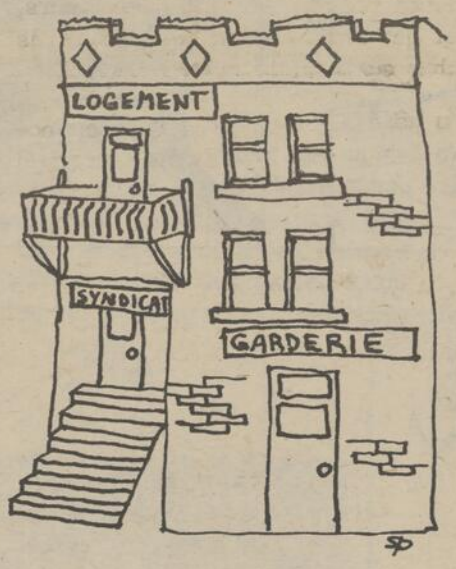
Photo Tooker

Le Sommet populaire

Le Sommet populaire est maintenant une organisation permanente qui regroupe des syndicats et des groupes populaires, féministes, ethniques, écologistes, etc. Son but est de développer la solidarité au sein du mouvement populaire et syndical. Le Sommet populaire veut renforcer les mouvements actuels grâce à une plus grande concertation, une meilleure coordination et des actions conjointes par rapport aux conditions de vie. Le Sommet populaire se veut un instrument utile pour les groupes et les syndicats, tout d'abord pour assurer des liaisons constantes entres eux et pour leur permettre d'intervenir de façon solidaire.

Le Sommet populaire de Montréal s'est tenu, pour la deuxième fois, en avril 1982. Il a réuni plus de 700 personnes, dont 350 provenant de syndicats et 364 des différents mouvements populaires, féministes, etc. 160 groupes et 80 syndicats étaient représentés. Les participants et participantes ont adopté des revendications communes et des projets d'actions.

Elles et ils ont décidé de se donner les moyens d'agir ensemble: d'ou la fondation du Sommet populaire sur une base permanente.



L'assemblée générale du 2 octobre couronnera une campagne d'affiliation du Sommet populaire. Tous les groupes et syndicats de la région de Montréal sont invités à devenir membre. LES CONDITIONS? Défendre les intérêts des femmes et des hommes des classes populaires. Avoir un fonctionnement démocratique. Intervenir concrètement au sein des classes populaires. Endosser le projet et les revendications du Sommet populaire. Etre situé dans la région métropolitaine de Montréal. LES IMPLICATIONS? Travailler dans l'un ou l'autre des fronts de lutte (droit au travail, santé, éducation, loisir, garderies, écologie, logement, transport, consommation, répression, discrimination, information, culture, lutte des femmes). Cotiser régulièrement selon ses propres capacités.

Le 2 octobre, l'assemblée générale s'est réunie pour la seconde fois cette année dans le but de voter a régie interne. L'assemblée générale a aussi voté à l'unanimité son appui face au groupe qui lutte contre le désarmement et demande que l'argent réservé a l'industrie militaire passe à une industrie d'utilité publique.

Il est à noter que le Monde à Bicyclette s'est affilié au Sommet Populaire sous la plate-forme transport. Nos deux représentants officiels sont Bob Silverman et Michel Thibault.

Pour de plus amples information veuillez contacter le MAB, ou au local du Sommet populaire au tel: 598-2021.

Laporte A. Bicyclettes inc

VENTE - SERVICE RAPIDE
MIKADO
PEUGEOT - OMPAX
VÉLO SPORT
CYCLOTOURISME
849-7954
4308 HÔTEL-DE-VILLE
S. ROY RÉS. 678-4277

CAFE-BIBLIOTHEQUE COMMUNAUTAIRE
201 milton
AUTOGERE

mercredi
à
samedi
11h à 23h
dimanche
brunch
10h30 à 14h30

thé café jus
community events
REPAS COMPLETS
bibliothèque
piano
cours de droits gratuits
children's theatre
poetry readings
poesie
évenements communautaires
free law courses

café commun-commune
gâteaux
repas pas chèr
salades
soupes
sandwiches

Les bicycles ont un succès fou cette année

Bernard Glachant

En général, je me sens toujours un peu mal à l'aise chaque fois que j'ai à faire avec la police. Un vague sentiment d'inconfort. Je ne sais pas pourquoi. Il faut dire qu'à une certaine époque je cultivais littéralement les tickets. Encore aujourd'hui, je ne suis pas tout à fait certain d'être à jour. En fait, il semblerait même que je suis toujours recherché pour un ticket de 24 dollars. J'ai appris ça dernièrement, par hasard. En me faisant piquer un vélo.

C'était le vélo d'un copain et si le parcmètre en face du cinéma Ouimetoscope avait l'air solide, le cadenas, lui, était plutôt "cheap" et franchement, j'aurais dû me méfier. Mais ce soir-là, il y avait au programme PORTIER DE NUIT, ce film de Liliana Cavani. Et calé dans mon fauteuil jusqu'aux oreilles, reluquant Charlotte Rampling pendant que mes mains farfouillaient dans un sac de pop-corn, j'en oubliais complètement mon "cheval" attaché dehors à son poteau.

Etait-ce le remords, ou bien cet incurable sentiment de culpabilité face aux forces de l'ordre, quoi qu'il en soit, quand je me présentais au poste de police pour faire ma déposition, je tenais à la main mon cadenas cisaillé, preuve de ma bonne foi. 15 jours plus tard, je reçois un coup de fil de la police:

- Dites-donc, monsieur Glachant, ce vélo qu'on vous a volé... De quelle couleur était-il?
- Bleu roi, avec des garde-boue, un porte-bagage à l'a...
- Quel numéro de série?
- Je ne m'en souviens pas... Par contre, la marque était Vulcan. Pourquoi, vous l'avez retrouvé?
- Sans numéro de série, feriez aussi bien de l'oublier votre bicycle. Dites-donc, pendant qu'on vous tient, monsieur Glachant, savez qu'on a un mandat contre vous?...

Avec Marcel Pagé du poste 33 de la police de Montréal, ça s'est nettement mieux passé. D'abord parce que c'est un cyciste. Ensuite, parce que c'est un cycliste comme nous autres: il s'est fait voler son bicycle. Je le sais, il me l'a dit. Avec des larmes plein la voix. Pensez, un Mikado tout neuf, tout équipé. Je ne sais pas si c'est avant ou après ça qu'il s'est fait muter au poste 33, mais j'ai l'impression que les voleurs de bicycles qui lui tombent entre les pattes ne doivent pas être à la fête!

suite à la p. 15

ET VOICI ★ VELOMAN ★

"C'est près de 600 vols qui nous ont été rapportés depuis le 15 avril dans notre secteur et qui va de la rue Parthenais à la rue Bleury, et du Port à la rue Sherbrooke. On ne connaîtra les chiffres définitifs qu'en janvier 83, mais d'ores et déjà, on peut prédire que l'année 82 battra tous les records. Une vraie saignée!
Le coin le plus chaud, évidemment, c'est le centre-ville: la rue St-Denis, les alentours de l'UQAM, du CEGEP du Vieux-Montréal. Contrairement à ce qu'on pourrait penser, tous les coins où il y a beaucoup de trafic. Mais à date, le pire, c'est Terre des Hommes, la Ronde et surtout le parking, là-bas, à côté de la piscine. Souvent, ce sont des jeunes de Longueuil. Le chômage... Enfin, c'est pas toujours ça. Dans le mois de juin, on en a pris 200. Une fois, 5 en une seule patrouille. Les maudits, ils trainent des gros "cutters" dans leurs sacs, ça prend pas de temps!"

Quand j'ai appelé Marcel Pagé à son poste de police, je travaillais à un article sur les stationnements pour vélo en ville. Cette histoire est en train de devenir une vraie scie dans le cahier des revendications des cyclistes de Montréal. "Ce n'est pas grave, dit Bob Siverman, ce n'est que comme ça que les choses débloquent. On est un million à pédaler dans la région métropolitaine, le grincement de nos pédaliers finira bien par s'entendre."

Peut-être, n'empêche que moi, j'en étais à pédaler dans la semoule. Que dire de nouveau là-dessus. Que les cyclistes ont besoin de stationnements en ville?

Bon, je me suis dit, prenons le problème par le commencement. Quel est le stress numéro 1 pour un cycliste qui descend en ville et qui a survécu aux bagnoles et aux intempéries? Se trouver un endroit "safe" où planquer son vélo, par exemple un "vélogarde" avec, si possible, un gardien pour jeter un coup d'oeil dessus de temps en temps. Okay. Faisons l'inventaire de tout ce qui existe dans le genre et si je n'en trouve pas assez, et bien, je le dirais. Ce n'est pas plus compliqué que ça.

En fait, cela le fut un petit peu plus, car des parkings à bicycle, j'en ai trouvé un peu partout. Et souvent, inutilisés à leur pleine capacité. Ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de problèmes et qu'on a tort d'en réclamer d'autres. Non, au contraire: ils sont, en général, mal signalés ou encore, placés dans des endroits complètement aberrants, non prioritaires. Un exemple? A l'UQAM, il y a carence perpétuelle d'emplacements où garer son vélo. Au point d'ailleurs que beaucoup de cyclistes en sont venus à garer leurs vélos dans la cour intérieure d'Hubert Aquin faute de places sécuritaires à l'extérieur. Et il n'est pas rare de voir les parcmètres et les arbres entourant l'université supporter chacun 2 ou 3 bicyclettes. Ayant découvert après quelques coups de téléphone qu'un bon nombre de compagnies privées spécialisées dans le stationnement automobile en ville réservaient sur leurs terrains quelques emplacements pour les vélos, à $0,75 par jour, je vais voir celui qui se trouve à l'ouest de l'UQAM, entre Berri et St Hubert. Je me renseigne auprès du gardien: pas d'emplacements pour les vélos. A qui appartient ce stationnement? A la ville de Montréal. J'appelle le responsable, M.Morin. Surprise! Il me dit qu'il n'y a rien de prévu à cet endroit pour les cyclistes et que, franchement, il ne voit vraiment pas pourquoi la Ville de Montréal devrait y offrir, à ses frais, des stationnements pour vélos. Comme mon silence se prolonge, il me signale alors que l'administration municipale aime bien les cyclistes et qu'elle a installé une douzaine d'emplacements le long de la ligne de métro H.Bourrassa-Plamondon...

Bon, passons... De toute façon, le concept du stationnement dit "sécuritaire" s'avère de plus en plus dépassé aujourd'hui avec toute cette épidémie de vols. Nous sommes en période d'austérité financière et qu'il s'agisse d'entreprises privées ou d'administrations publiques, personne ne semble diposé à faire beaucoup de frais. Et les systèmes de qualité du type "vélogarde" coûtent cher et ne sont pas parfaitement sécuritaires, même supervisés par un gardien.
"A Radio-Canada, dit Marcel Pagé du poste de police 33, il y a des Vélogardes et un gardien et c'est un des endroits où il s'en vole le plus..."

Réjean Brunet, responsable de la sécurité à l'UQAM, me le confirme. Le premier mois d'installation des Vélogardes: 26 vols déclarés, 8 arrestations (6 mineurs, 2 adultes, tous étrangers à l'université). Le Vélogarde est séduisant à première vue puisqu'il soutient parfaitement bien la bicyclette et qu'il barre et le cadre et les 2 roues. L'ennui est que sa sécurité n'est réellement garantie que si l'on utilise un antivol en "U" du type "citadel". Finalement, on s'aperçoit qu'un support meilleur marché à condition d'être bien conçu ferait aussi bien l'affaire et que le gros investissement à recommander, c'est l'antivol en "U".

"Ces antivols en "U", c'est la parade absolue, dit Marcel Pagé de la police de Montréal, on a fait des essais, on a essayé de les couper avec des cisailles industrielles, des scies à métaux de toutes sortes: incapable de les couper en deux. La seule chose à faire, c'est d'orienter le barillet de serrure vers le bas afin qu'il ne soit pas possible d'y introduire de l'acide ou de l'azote. L'autre chose à faire, c'est de graver au burin sur le vélo un numéro d'identification et d'y apposer un collant précisant aux voleurs éventuels que le vélo est ainsi identifié et enregistré aux Services de la Police de la Communauté urbaine de Montréal."

Reste que si le stationnement du type "vélogarde" a montré ses limites et que de plus en plus de cyclistes font d'abord confiance à leur antivol Citadel ou Kryptonite, il est tout de même nécessaire de prévoir des points d'attache autres que des jeunes arbres ou des parcmètres.

Une compagnie d'Alma, TECH-TUBE, commercialise depuis 2 ans un nouveau modèle appelé Stacycle. Bon marché, il a l'avantage sur les stationnements du type barrière (que les cyclistes avertis appellent plutôt..."tord roue") de soutenir le vélo par son cadre et de permettre le verrouillage et du cadre et d'une roue. Ce nouveau support, qui devrait être distribué par Vélo-Sport, a déjà été vendu à un certain nombre de grandes administrations telles que Air-Canada à Dorval, les compagnies Gulf et Colleco à Montréal, ainsi qu'à la ville de Longueuil. Un exemplaire de ce nouveau type de support à bicyclette serait par ailleurs visible à Vélo-Québec ainsi qu'à Cyclo-Ressources.

Que faire, donc, pour ne pas se faire piquer son vélo?

Avoir un vélo tout pourri et chaque fois que vous rendez visite à votre blonde (et vice et versa), le glisser sous son lit. Sinon, si vous tenez absolument à rouler avec ce qui se fait de mieux, payez-vous ce qui se fait de mieux en matière d'antivol, collaborez avec la police en faisant enregistrer votre beau joujou et puis s'il n'y a pas d'arbres de la bonne grosseur dans votre coin, emmerdez qui de droit jusqu'à ce que vous obteniez un stationnement qui ait de l'allure ■

PHOTO : ELLEN FLETCHER

LE MARCHÉ DES BICYCLETTES
1270 Van Horne, Outremont
270-3663

Restaurant Tierra Colombiana
SU CASA EN MONTREAL
TIPICA COCINA COLOMBIANA
4.200 ST-URBAIN
Teléfono: 845-5887
MONTREAL QUEBEC
PROPIETARIO:
ALVARO RAMIREZ

Cyclisme hivernal

Quand je pense à tous ces gens qui grelottent en attendant leur autobus ou qui perdent patience assis au volant de leur auto dans le "rush de 5 heures" du centre-ville et que moi je me promène indépendant, sans devenir stressé, ni grelotter... Eh oui, cela s'appelle le *Cyclisme Hivernal*.

Ce moyen de locomotion n'est plus seulement réservé aux livreurs de dépanneurs. La dernière hausse à la **CTCUM** et l'endettement assuré à l'achat d'une auto ont poussé beaucoup de monde à prendre leur bécanne. J'ai peur de geler me diront les sceptiques. Eh bien non! On ne gèle pas si on est bien habillé! Là le choix ne manque pas, sauf qu'il faut s'assurer d'avoir des mitaines et un manteau (Anorak, Doudounes...) qui coupe le vent, quelques cotons ouatés iraient bien avec l'anorak, un passe-montagne (tuque qui cache bien le visage) serait un atout contre la petite brise du nord.

Mais le plus important ce sont les pieds et les meilleures bottes pour le cyclisme d'hiver sont les bottes de ski-doo avec quelques paires de bas de laine (pas trop). Pour ce qui est de la bicyclette, il est préférable de "recycler" un vieux "26" ou un bicycle de livraison sans son panier car les sels des "slush" auront tôt fait de ronger votre beau dix vitesses.

Avec un vieux modèle bon pour le Vietnam, vous ferez de l'exercice et vous pourrez sauter les chaînes de trottoir sans vous morfondre pour votre alignement de roues. Les garde-boue sont indispensables pour ne pas sentir une sensation glaciale vous monter dans le dos.

Lors des déneigements, évitez les petites rues qui ont une chaussée difficile à vous faire visiter le décors.

Evitez la vitesse dans les côtes... ça glisse. Un vieux bicycle résiste aux collisions et aux petits accrochages avec les autos.

En tout temps... Souriez, surtout si vous voyez un pauvre mec qui vous regarde pendant que son "bazou" fait du surplace dans un ban de neige ou que sa batterie ne répond plus... Souriez. Ah! Ah!

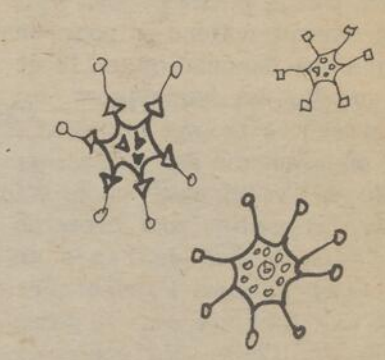
Là où il y a un ban de neige, un bicycle passe... sur l'épaule du cycliste. Evitez de peinturer votre bicyclette blanche afin de ne pas être confondu avec un ban de neige! Y sont myopes! Un vert kaki fait beaucoup plus contraste, et si vous mettez la main sur de la peinture phosphorescente, tant mieux pour vous!

Plus aucune grève des transports en commun ne vous emmerdera, à moins que vous ne restiez pas à la porte!

Si vous voulez plus de renseignements, appelez au **Monde à Bicyclette, à 844-2713.**

Ceci dit, bonne randonnée.

Jacques Brouillette



CITADEL®

Reconnue le cadenas haute sécurité no 1 par une revue de consommateurs réputée.
Disponible dans les bons magasins d'accessoires pour bicyclettes.

RABAIS *de* $5.00

Le cadenas que les voleurs détestent!

- Garanti jusqu'à $350.00 contre le vol de bicyclette.
- Éprouvé durant plus de 8 ans contre les gros coupe-boulons et autres outils utilisés par les voleurs.
- Alliage d'acier trempé de 1/2 pouce.
- Enduit de vinyle protégeant le fini de la bicyclette.
- Léger — moins de 2 lb.
- Facile à transporter et à utiliser.

Si résistant qu'il est garanti contre le vol!

Nouvelle garantie jusqu'à $350.00

Le cadenas **CITADEL** constitue le système le plus efficace pour rebuter les voleurs de bicyclettes. Pour le prouver, nous offrons cette garantie unique. Si votre bicyclette est volée suite à une défaillance du cadenas, elle vous sera remboursée jusqu'à concurrence de $350.00.

À l'épreuve des outils des voleurs

Le **CITADEL** représente un nouveau concept de cadenas pour bicyclette grâce à l'usage d'un alliage d'acier fortement trempé. Il en résulte que le **CITADEL** résiste efficacement aux outils de coupe et de martelage. Quant au crochetage, il est contrecarré par la serrure à barillet de grande sécurité.

Recommandations

"Le meilleur cadenas que je connaisse. . . est le **CITADEL**. . ."

— Richard's Bicycle Book

"À notre avis, le cadenas le plus résistant est à anse et à barre. . . **CITADEL** est un des meilleurs; son acier allié trempé résiste aux outils des voleurs."

— Moped Magazine

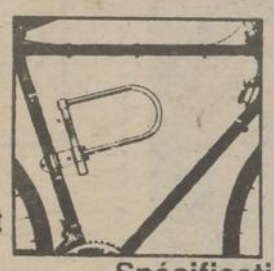
"Le **CITADEL** a résisté aux coups de marteau et de maillet, même aprés avoir été refroidi au fréon."

— Bicycling Magazine

"Un cadenas très recommandé est le **CITADEL.** Il s'insère entre les rayons ou le cadre et attache le bicycle facilement."

— Moped Biking

Verrouillage et déverrouillage rapide des deux roues et du cadre.



Rangé sur un support facultatif.

Coupe-boulons Scie à métaux Marteau

Le **CITADEL** ne peut se couper au coupe-boulons, l'outil préféré des voleurs de bicyclettes. Les scies à métaux, pinces-monseigneur, marteaux, crics, acides, coupe-câbles et lames sont aussi inefficaces. Des épreuves effectuées par des organismes indépendants, forces de l'ordre, clubs de cyclistes et laboratoires d'essai d'associations de consommateurs en ont fait la preuve.

Verrouille facilement la bicyclette et se range aisément.

Le faible encombrement du **CITADEL** en facilite l'utilisation. Il se déverrouille en deux sections et permet de verrouiller rapidement une bicyclette à un râtelier ou autre objet fixe. Une couche de vinyle durable protége le fini de la bicyclette lorsqu'elle est attachée.

Le **CITADEL** se range facilement dans une sacoche de selle, havresac ou porte-bagages. Un support de rangement facultatif enduit de vinyle est aussi offert pour les bicyclettes. Monté sur un tube du cadre, il permet de ranger facilement le **CITADEL.**

Spécifications

Modèle	Type	Dimensions de l'anse	Poids (Lbs/Kg)
RK 550	Bicycle	9-1/4x4-1/2	2.0/0.91
RK 560	Vélomoteur	12-1/2x4-1/2	2.3/1.04
RK 570	Vélomoteur	12-1/2x5-1/2	2.5/1.13

Distributeur exclusif des cadenas CITADEL au Québec et au Canada

DISTRIBUTEUR AUTORISÉ

KEYPORT

LA CORPORATION DE SERRURES KEYPORT LTÉE
KEYPORT LOCK CORPORATION LTD.
1625 OUEST RUE CHABANEL SUITE 430
MONTRÉAL. QUÉBEC H4N 2S7
TÉL.: (514) 382-4792

LITTÉRATURE ET RAPPORTS DE TESTS DISPONIBLES SUR DEMANDE.
CYCLISTES: APPELEZ-NOUS POUR DE PLUS AMPLES INFORMATIONS: **382-4792.**

Un rabais de $5.00 vous sera donné par la Corporation des Serrures Keyport Ltée à l'achat d'un cadenas CITADEL au fini doré (modèle 500) entre le 15 octobre 1982 et le 15 février 1983.
Envoyez simplement par la poste une preuve d'achat (coupon de vente) avec une photocopie de la garantie.
Une limite de 1 coupon par achat. Un délai de 3 semaines pour la livraison.

Nom.....
Adresse.....
Province..... Code postal.....

Tous les vélos parlent-ils la même langue?

Chaque jour des milliers de cyclistes se rencontrent, se regardent et se disent bonjour. Pourtant, tous ne conçoivent pas leur moyen de transport de la même façon. On retrouve parmi eux, le groupe des consommateurs inconscients pour qui le vélo ne représente guère plus qu'un autre produit à posséder et à utiliser. Le vélo se range dès lors au même titre que la télévision, la radio et les appareils électro-ménagers, nous aidant à passer le temps sans trop se poser de questions sur la validité de cette consommation inconsciente.

S'opposant à ce groupe de cyclistes, on retrouve un autre groupe: celui qui s'interroge, pour qui la bicyclettre a perdu son étiquette d'objet de "consommation pour consommer", pour qui la raison d'être de la voiture apparait plus comme un outil d'oppression économique qu'un objet de déplacement à grande vitesse. Pour ce groupe d'individus, le système urbain répond plus aux aspirations de ceux qui émettent les chéques de paie qu'à ceux qui les reçoivent.

Evidemment, le vélo reste le même malgré cette frontière qui sépare le consommateur inconscient du consommateur conscient. Le vélo est un bien produit par un système économique, bien qui intègre à la fois l'idéologie du sytème qui le produit (en l'occurrence, la consommation de masse) et celle de son propre potentiel (un objet de lutte contre les contradictions vers lesquelles nous entraine cette consommation de masse). Le choix entre ces deux philosophies dépend donc de l'utilisateur lui-même: la passivité d'une consommation "apathique" ou l'activisme d'une consommation "politisée". En ce sens, chaque cycliste diffère. L'une ou l'autre des philosophies le divise moment des mobilisations, ou l'on ne voit que l'activiste, le "sensibilisé", le promoteur du changement; le consommateur "apathique" préférant continuer sa supposée vie "apolitique" pour ne pas déranger cette fausse perception de bien-être qui l'habite.

On pourrait se demander pourquoi des personnes perçoivent différement ce moyen de transport qu'est le vélo. Nous savons comme point de départ, que le vélo, en tant qu'objet, n'est pas la cause première de la prise de conscience. Il nous faut donc situer à un autre niveau la différence dans les idéologies d'utilisation de la bicyclette. La toute première prise de conscience se situerait plutot au niveau d'une remise en question de la logique du système économique des sociétés industrielles, logique qui nous est inculquée dès notre naissance à travers les divers paliers de l'éducation.

A partir du moment ou l'on peut passer outre cette logique, on commence à regarder la société urbaine dans tout ce qu'elle comporte de problèmes comme la pollution de l'air, la pollution par le bruit..., on refuse de considérer comme normal cet air vicié par des millions de moteurs assourdissants, on s'attarde quelques instants sur les anomalies du planning urbain comme:

. zones résidentielles juxtaposées ou même envahies par les zones industrielles,

. espaces verts en quantité dans les quartiers huppés,

. béton et asphalte "à la pelle" dans les quartiers ouvriers. C'est alors que la prise de conscience prend forme.

Cet effort critique posé, cette normalité élitiste démasquée, on peut enfin passer à une réflexion positive: comment élaborer un changement social qui renverse en quelque sorte ces inégalités pour laisser place à un style de vie respectueux, ou la société répondrait aux aspirations d'une masse conscientisée plutot qu'à celles d'une minorité privilégiée.

Ou se situe le vélo dans tout cela? Bien simplement au niveau d'une solution alternative, d'un outil qui permette à l'individu de fonctionner dans une collectivité tout en respectant les autres individus. Il s'agit d'un choix, celui de ne pas polluer, de promouvoir l'effort physique, un rythme de vie plus lent, un sens du collectif plus prononcé, un respect pour la nature, la conception entre autre, d'un nouvel espace urbain. Ce choix s'intègre à d'autres choix, à d'autres luttes: luttes ouvrières, luttes paysannes, luttes féministes, luttes écologiques, engagements sociaux contre la pollution, pour le désarmement, pour le respect des tentatives de créaction d'une nouvelle structure économique militants et militantes, un instrument de travail par excellence puisqu'il permet à son utilisateur une pratique politique ou les contradictions internes devant leurs luttes sont fortement amoindries.

Jean-Marc Fontaine

Le déficit gouvernemental de l'automobile

L'évaluation rigoureuse des revenus et dépenses liés au réseau routier québécois effectuée par le service de recherche de Transport 2,000 Québec permet d'affirmer:

- qu'en 1980, un déficit de $1,8 milliard est supporté par les trois paliers de gouvernement.

- que de ce montant, $1,439 milliard est imputable à l'automobile, soit 80% du déficit du réseau routier. Les camions assument la différence.

- Le déficit du transport privé s'avère trois fois plus élevé que celui du transport en commun au Québec, $1,439 milliard pour l'auto contre $438,3 millions pour tous les transporteurs collectifs du Québec (autobus et trains compris).

Maintenant, si nous comparons les subventions des différents gouvernements réparties entre usagers de l'auto et usagers du transport en commun, nous constatons qu'à Montréal, en 1980, l'usager de l'auto a reçu $241 de plus que l'usager de la C.T.C.U.M.

A Montréal, le déficit de l'automobile s'établit à $563 par usager et celui du transport en commun à $322.

Si l'automobiliste assumait vraiment le coût de son mode de transport, le prix moyen de l'immatriculation serait de $340 de plus par année.

Même si le transport en commun était gratuit à Montréal, l'automobiliste serait encore plus subventionné que l'usager de la C.T.C.U.M.

Le gouvernement provincial couvre par ses revenus 65% des coûts du réseau routier alors que le gouvernement fédéral n'en couvre que 29%, et les municipalités 13%.

A la lumière de ces chiffres, il est devenu évident que toute augmentation des tarifs à la C.T.C.U.M. accentuerait l'injustice faite aux usagers des transports collectifs.

Pour nous, il ne s'agit pas de continuer cette course au plus gros déficit, mais, au contraire, de voir à le diminuer en faisant assumer à chacun le coût réel du mode de transport qu'il utilise.

Les données présentées ici font partie d'un travail de recherche sur les coûts comparés du transport au Québec.

Cette étude de 30 pages est disponible au bureau de Transport 2000 au cout de $2. l'exemplaire. ($3. par la poste).

Toute personne intéressée est priée de communiquer avec nous.

Personne- contact: Gérard Chagnon
(514) 524-6149

TRANSPORT 2000

Promotion et défense
du transport en
commun par les usagers.

2275 est rue Laurier, Mtl. H2H-2N8

LIVRES KEBUK
LIVRES et DISQUES D'OCCASION
2048 rue ST-DENIS
842-6971
SECOND HAND BOOKS and RECORDS

COUP DE TELEPHONE A LA CTCUM

Bernard Glachant

Un article sur les horaires de la CTCUM, monsieur Jeannotte. Les horaires des autobus. Je veux dire, nous pensons que les attentes entre les autobus sont trop...

- Qu'est-ce que vous dites? Je ne comprends rien de ce que vous dites.

- Monsieur Jeannotte, nous pensons... Voilà, les cyclistes utilisent en hiver, comme tout le monde, les transports en commun et nous trouvons que les attentes, entre chaque autobus, sont parfois trop longues. Sur certains itinéraires, on peut attendre jusqu...

- Ecoutez, j'ai envie d'être un petit peu méchant! Voulez-vous me dire ce que les cyclistes peuvent bien avoir à faire avec les horaires de la CTCUM. Vous vous déplacez à vélo, non?

- Mais je viens de vous l'expliquer! En hiver, nous utilisons les transports en commun et puis notre journal, POUR UNE VILLE NOUVELLE, ne s'occupe pas exclusivement de problèmes de vélo... Monsieur Jeannotte, il y a quelques mois, un communiqué est paru dans les journaux. Il y était question, suite aux compressions budgétaires, de la nécessité de diminuer la fréquence de passage des métros et des autobus. Et avec des chiffres exacts, il me semble. Des rames de métro ou des autobus qui passaient, par exemple, toutes les 5 minutes 10 ne passeraient dorénavant que toutes les 6 minutes 30. Ou quelque chose comme ça.

- Oui, et alors?

- Alors, j'ai l'impression que ce n'est pas 6 ou 7 minutes que nous devons attendre présentement aux arrêts sur certaines lignes, mais 15, voir 30 minutes et même parfois plus. Sur certaines lign...

- Okay, ça se peut bien. Qu'est-ce que vous voulez savoir a juste?

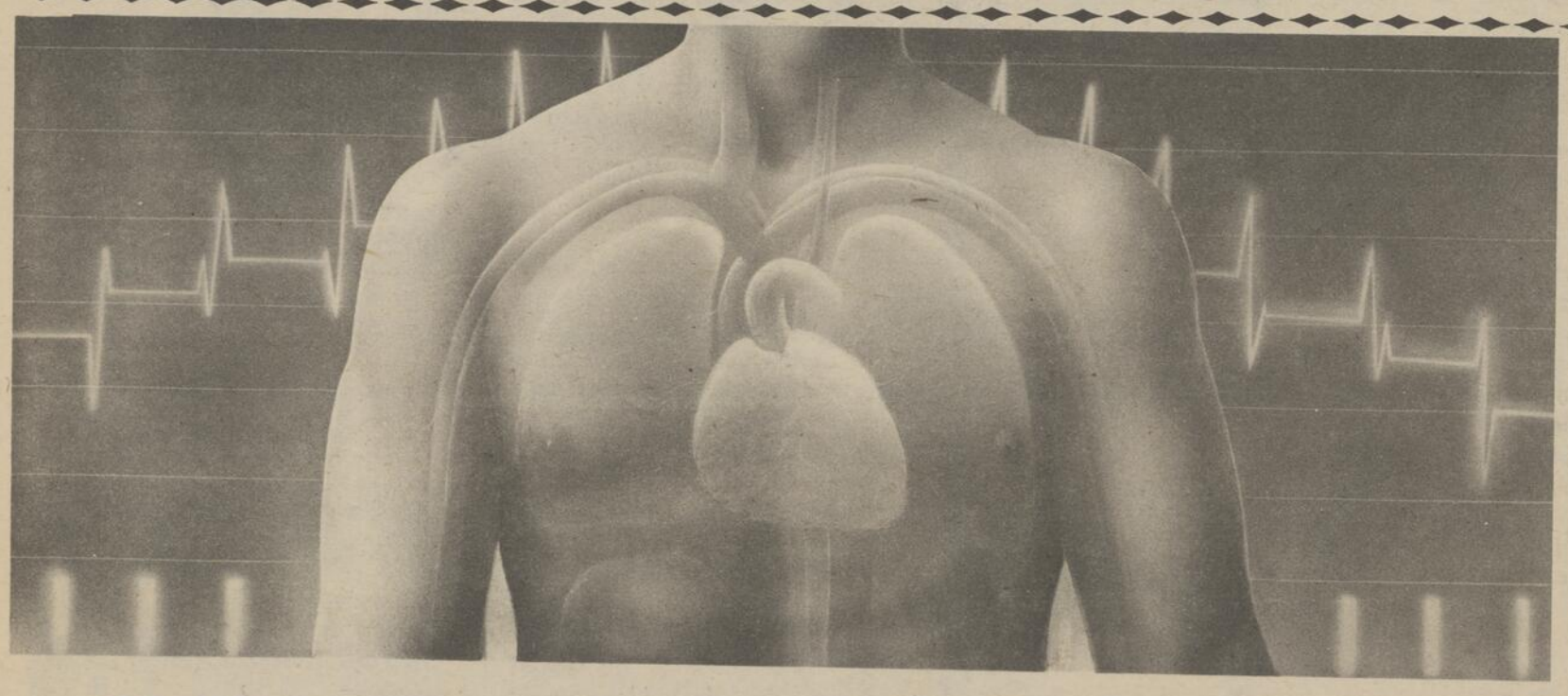
- Nous voudrions contrôler ces horaires, monsieur Jeannotte, et c'est pourquoi, avant d'éventuellement vous impliquer, nous préférerions vous consulter. Et pour commencer, nous aimerions connaître ces horaires ou du moins, les fréquences de passage sur les principaux itinéraires.

- Ecoutez, il n'y a pas d'horaires en tant que tel...

- Mais pourtant cette communication parue dans la presse?

- Pas au courant. C'est pas de nous que ça émane. En tous cas, pas de mon service, les relations publiques.

SUITE À LA P. 19



COMMENT GAGNER LA PLUS GRAND COURSE DE VOTRE VIE.

À la ligne de départ, la détermination... qui vous fera donner le meilleur de vous-même.

Puis un entraînement quotidien tant à l'extérieur qu'à l'intérieur.

Le système Racer-Mate(MD) transforme votre bicyclette en un appareil d'entraînement intérieur perfectionné, et ce, en quelques secondes. Il simule les conditions de la route tout en vous permettant de mesurer votre rendement dans un environnement confortable.

Le Monitor à semi-conducteurs mesure votre performance de façon aussi précise qu'en laboratoire.

Le Racer-Mate est le premier appareil muni d'un turboventilateur d'entraînement; il est maintenant utilisé partout dans le monde par les entraîneurs-cyclistes olympiques et les équipes de coureurs-cyclistes. Avec le Racer-Mate, la résistance créée par le vent augmente proportionnellement à la vitesse des pédales. Plus vous pédalez, plus vous créez de résistance.

Le Racer-Mate est la solution idéale en cas de mauvais temps.

LA CLÉ DU SUCCÈS

Le Monitor, exclusif à Racer-Mate, est offert en option. Cet appareil établit un relevé constant des progrès réalisés. Il est fixé en permanence au support et indique les efforts fournis tant en vitesse qu'en puissance.

Vous pouvez désormais, d'un simple coup d'oeil, mesurer l'intensité de vos efforts. Vous pouvez aussi établir un programme d'entraînement visant à atteindre les objectifs que vous vous êtes fixés.

La conception «sportive» spéciale de l'appareil Racer-Mate aide à développer les muscles les plus importants. De plus, le Monitor permet d'améliorer le fonctionnement du système cardio-vasculaire.

LE CHOIX

L'appareil d'entraînement Racer-Mate est offert en deux modèles: le Racer-Mate II (illustré), et le modèle original, professionnel Racer-Mate.

Offert à prix abordables, l'appareil Racer-Mate s'adapte à toutes les bicyclettes standard. Chacun des composants est fonctionnel. Ils sont faciles à assembler et sont construits pour durer très longtemps.

Arbre en acier inoxydable meulé avec précision; double roulement à billes étanche.

Double longeron monté sur trois traverses pour former un ensemble équilibré.

Support entièrement réglable s'adaptant à toutes les tubulures.

Rendez-vous chez votre marchand d'accessoires cyclistes et essayez le Racer-Mate. Comme vous misez sur des performances élevées, vous devez adopter le Racer-Mate.

RACER-MATE

S'obtient dans tous les magasins qui vendent des accessoires de bicyclettes de qualité.

Distribuée par Outdoor Gear, 3060 De Miniac, St-Laurent, Québec H4S 1N5; tél. (514) 332-1320.

- Et pourtant, je suis bien sûr d'avoir lu...

- Bon, écoutez... Appelez M. Bouvrette au 877... C'est le directeur général de l'exploitation. Si il y a des horaires, c'est lui qui est au courant de tout cela. Mais surtout, ne dites pas que vous appelez de ma part. Okay?

***

- Allo, M. Bouvrette?

- Oui...

- M. Bouvrette, bonjour, ici Bernard Glachant du Monde à Bicyclette. Nous préparons pour le numéro d'octobre de notre journal un article sur les horaires de la CTCUM. Ceux des autobus en particulier. Nous trouvons que les attentes sont trop longues. Nous voudrions savoir si les horaires prévus sont respectés, si la fréquence de passage est normale. D'abord, est-ce qu'il y a moyen de connaître les horaires sur les principales lignes?

- Non, ce n'est pas possible. Je ne peux pas vous communiquer cela.

- Pourtant, il y a quelques mois, monsieur Bouvrette, suite aux restrictions budgétaires, vous aviez fait paraître les changements d'horaire dans les journaux.

- Oui, mais ça change en permanence. 4 ou 5 fois par année. Il arrive aussi qu'on modifie les itinéraires. Souvent. Ce qui chambarde tout chaque fois que cela se produit. Ce qui fait qu'il n'y a pas d'horaires fixes.

- Pourtant, il doit bien y avoir des horaires puisqu'on voit de temps en temps les chauffeurs d'autobus s'arrêter, consulter leur montre, et s'ils sont en avance, attendre quelques instants avant de repartir.

- Oui, mais comme je vous le dis, je ne peux pas vous communiquer ces horaires, ça change en permanence.

- Vous comprenez, monsieur Bouvrette, le problème est le suivant : En hiver, vous attendez à l'arrêt d'autobus, au coin de la rue, vous arrivez là et vous ne savez pas si l'autobus vient de passer ou bien s'il va bientôt arriver. Et vous restez planté là 10, 20 ou 30 minutes, les oreilles gelées, les pieds dans la "sludge". Pourquoi ne pas afficher les horaires aux arrêts, comme cela se fait dans la plupart des grandes villes dans le monde?

- Oui, je sais, il y a des villes en Amérique du nord et en Europe ou on affiche les horaires. Mais ici, ce n'est pas possible. Les horaires changent trop souvent, ça coûterait trop cher de les afficher. Et en hiver, ça s'abime. Il faut mettre une vitre pour les protéger et ça se brise.

- En Europe, à Paris...

- A Paris, ils n'ont pas le climat qu'on a ici.

- Mais justement, ici, monsieur Bouvrette, avec les hivers qu'on a, c'est dur d'attendre un autobus 20 minutes au coin d'une rue. Et une simple feuille ronéotypée sous une plaque de plexiglass, ça ne doit pas coûter si cher...

- Une fortune! Et en ce moment, on n'a pas les moyens. Si vous saviez combien ça nous coûte déjà d'entretenir nos abris, laver les vitres - et vous les avez assez réclamé ces abris! Quatre équipes de deux à plein temps, à l'année longue. 3 abris par jour à nettoyer par équipe...

- Alors, c'est sans solutions?

- C'est une question de moyens. Actuellement on a à l'étude un système informatisé: le Téléride. Vous appelez à un numéro de téléphone et on vous donne le passage du prochain autobus là où vous vous trouvez. C'est le système qu'ils ont à Ottawa. Mais cela leur a coûté un demi-million de dollars. Alors, vous savez, dans la conjoncture actuelle...

- Vous comprenez, monsieur Bouvrette, on dit que c'est la crise, qu'il faut économiser sur l'énergie, que les centre-ville sont engorgés, qu'il faut utiliser les transports en commun, mais on ne fait rien pour faciliter l'usage de l'autobus. Imaginez, vous allez faire vos courses au centre commercial du coin de Jean Talon et Pie IX, vous ressortez de là des paquets plein les bras et il vous faut attendre votre autobus sous la pluie ou sous la neige sans savoir combien de temps il vous faudra attendre...

- Pas de problèmes dans le coin que vous me dites. Ce n'est pas engorgé, ça circule bien.

- Comment ça?

- Oui, ça circule bien en voiture.

- ?...

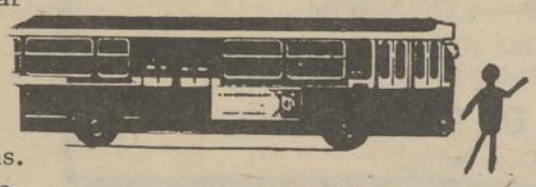
- Ecoutez, en ce qui me concerne, je veux bien tout ce que vous voulez: des métros, des autobus en masse... Mais ici, c'est l'Amérique du nord. Okay? Ici, c'est la voiture. Okay? Si vous saviez le nombre de nos autobus qui roulent pratiquement à vide. 50 dollars de l'heure que ça nous coûte de faire rouler un autobus. Les gens veulent rouler en voiture. Et puis, vous me parlez de bicyclette... Je serais curieux de savoir combien il y en a des jeunes qui veulent rouler à bicyclette. Les jeunes, ils veulent rouler en voiture. Ici, on est pas à Paris, on est en Amérique du nord. Bon et puis, excusez-moi, on me demande en conférence.

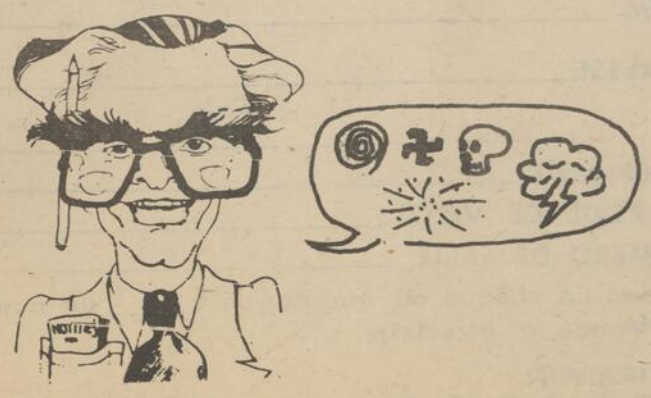
- Ecoutez, tout ce qu'on demande c'est des horaires affichés sur les principales lignes...

- Pas en ce moment. Trop cher. Excusez-moi...

- Bon, M. Bouvrette, est-ce qu'il est au moins possible de connaître les fréquences actuelles de passage sur les itinéraires principaux. On voudrait vérifier...

- Ecoutez, je n'ai pas le temps, on me demande en conférence. Voyez M. Jeannotte aux Relations publiques ■





CYCLO-

RESSOURCES

PYROGRAVURE DES BICYCLETTES

Contre le vol. GRATUIT, au poste de police le plus près de chez vous. Cela vaut le coup.

T-SHIRTS VELORUTIONNAIRES

$ 5, 100% coton, fait en Chine. Couleurs aphrodisiaques, slogans éloquents.

SWEAT-SHIRTS $ 12

Pour l'automne et le printemps.

presse-libre

PRESSE-LIBRE un journal mensuel d'information qui se veut le reflet des luttes, des espoirs et des acquis de l'ensemble des organisations qui poursuivent le projet d'une société fondamentalement différente de celle où nous vivons.

PRESSE-LIBRE un journal qui rend compte de l'actualité socio-politique, de l'économie, de la santé, de l'éducation, de la culture, des conditions de vie et de travail, etc.

PRESSE-LIBRE un projet d'information différente qui ne sera pas possible sans votre participation...

ABONNEZ-VOUS, ÇA PRESSE !

Donnez-nous les moyens de mieux vous informer

nom.....
adresse.....
ville.....
code postal..... tél. :.....

PRESSE-LIBRE
3575 Saint-Laurent, local 406
Montréal H2X 2T7

- ☐ abonnement régulier 12 $
- ☐ abonnement de soutien 25 $
- ☐ abonnement institutionnel 25 $
- ☐ abonnement collectif (3 exemplaires : pour groupe populaire ou syndicat 25 $
- ☐ abonnement outre-frontière 25 $

VERS UNE VILLE NOUVELLE est le journal du Monde à Bicyclette (MAB), à diffusion publique, paraissant 2 ou 3 fois par année. Tirage 8,000 copies. Les articles signés, sauf les éditoriaux, ne représentent pas nécessairement la position du MAB, ils n'engagent que leurs auteurs. Tout article, dessin, lettre, photo, contribution financière, etc. sont bienvenus.

Adressez toute correspondance à: **Vers une Ville Nouvelle,**
a/s Le Monde à Bicyclette
4224 rue Clark
Montréal, Qué. H2W 1X3

RÉDACTION: Madeleine Bachand, Jean-Denis Bezeau, Christian Boulais, Jacques Brouillette, Gérard Chagnon, Yves Du Sablon, Jean-Marc Fontaine, Francine, Bernard Glachant, Annette Henriks, Elizabeth Munger, Sheindl, Bob Silverman, Richard Wagman.

PHOTOCOMPOSITION: Susan Dubrofsky, Bernard Glachant, merci à Philippe Muraglia pour son soutien technique.

PUBLICITÉ: Daniel Des Ormeaux, Yves Du Sablon, Bob Silverman.

GRAPHISME: Susan Dubrofsky.

MONTAGE: Jean-Denis Bezeau, Chicorée, Daniel Des Ormeaux, Susan Dubrofsky, Yves Du Sablon, Bernard Glachant.

COORDINATION: Yves Du Sablon.

IMPRESSION: Payette et Sims, Saint-Lambert, Qué.

DISTRIBUTION: Le Monde à Bicyclette.

Dépôt légal à la bibliothèque Nationale du Québec D-765342.

LE PLUS GRAND MAGASIN
DE VÉLOS AU QUÉBEC
EST MAINTENANT SITUÉ À N.D.G.

CYCLE Peel

6665 rue St-Jacques (à l'ouest de Cavendish)
Montréal, Québec H4B 1V3
486-1148
VENTE — SERVICE — LOCATION
ALLONS CHERCHER GRATUITEMENT VOTRE VÉLO À RÉPARER
LIVRAISON GRATUITE À L'ACHAT D'UN NOUVEAU VÉLO
SPÉCIALISTE EN SKI DE RANDONNÉE
STATIONNEMENT GRATUIT

LE SANDALIER
boutique
Articles de cuir
atelier
confection *sur demande*
sacs à main
sacs de toutes dimensions
Souliers et bottes

Bottes souliers et sandales de tous genres

SACS D'ÉCOLE

466 E. Duluth
Montreal
842-3007

Sur deux roues

Vente,
réparation,
entretien et
accessoires
de bicyclettes

Atelier
Tél.: 524-5893

1565 est, rue Laurier
Montréal, Qué. H2J 1J1

LOVE

"I clasped the waist of fair Lenore
I praised her matchless worth
And asked her if she loved me more
Then all else on earth

She nestled closer to my side,
I thrilled from head to heel,
As she in whispered words replied,
Yes dear, except my wheel."

anon

- $ 25. Membre donateur
- $ 10. Membre de soutien
- $ 5. Membre travailleur
- $ 3. Membre étudiant-chômeur
  Abonnement au journal
- $ 10. Abonnement institution

Si j'en sors vivant, je promets de devenir membre du Monde à Bicyclette !

BICYCLEZ
ET
RECYCLEZ

Le Calendrier 1994-2005
36 pleines lunes,
3 langues, 4 saisons,
5 continents,
$4.30 poste incl.

"1983"

LE MONDE À BICYCLETTE
4224 CLARK
MONTRÉAL QUÉ.
H2W-1X3
(514) 844-2713

Le Monde à Bicyclette
C.P. 127 Succ. Delorimier
Montréal, Qué
H2H 2N6

NOM _____

ADRESSE _____

code postal _____

TELEPHONE _____

MARQUE DE VELO _____

NUMERO DE SERIE _____

Ci-joint un chèque ou mandat de $_____ au nom du Monde à Bicyclette.

EXPIRATION